12.X. 1943 **18 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO** 12.X. 1961



SKRZYDLATA POLSKA

NR 42 (536) • 15.X.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

Foto: J. Szymański

Z tygodnia na tydzień

● **ADMIRAŁ GOŁOWKO** w artykule zamieszczonym w „Krasnoj Zwiezdie" potwierdza, że Związek Radziecki dysponuje atomowymi okrętami podwodnymi uzbrojonymi w potężne rakiety różnego typu. W ostatnich latach zaszły w tej dziedzinie zasadnicze zmiany jakościowe. Podobnie jak i inne rodzaje broni, również marynarka radziecka dysponuje bronią rakietowo-nuklearną.

*

● **NIEZWYKŁYM WYCZYNEM** mogą się poszczycić pilot Tadeusz Kern i instruktor spadochronowy Janusz Stachowicz z Aeroklubu Lubelskiego. W dniu 29 września br. stacja krwiodawstwa w Lublinie otrzymała wezwanie, aby natychmiast dostarczyć większą ilość krwi potrzebną do uratowania pacjentki zatrutej luminalem. Niestety, do przetransportowania krwi nie można było wykorzystać samolotu z Lotniczego Zespołu Sanitarnego, ponieważ w Międzyrzeczu nie ma odpowiedniego lądowiska. W tej sytuacji z pomocą postanowili przyjść pilot i skoczek spadochronowy. Wystartowali oni z niezbędną ilością krwi i udali się do Międzyrzecza. Gdy samolot znalazł się nad miastem, Janusz Stachowicz wykonał skok ze spadochronem i w ten sposób życiodajna krew znalazła się szybko w szpitalu. Dzięki natychmiastowej wymianie krwi życie pacjentki zostało uratowane.

Jest to już drugi przypadek w kraju, gdy skok spadochronowy walnie przyczynił się do uratowania ludzkiego życia.

*

● **W MONACO,** w dniach 14—22 października br., odbędzie się tegoroczna konferencja generalna FAI. W obradach konferencji udział bierze także delegacja Aeroklubu PRL w składzie: prezes ZG APRL — Stefan Antosiewicz, skarbnik APRL — mgr inż. W. Leja, członek ZG APRL — T. Rejniak i znakomita pilotka odznaczona przez FAI Medalem Lilienthala — Pelagia Majewska.

*

● **REKORDY SWIATA NA SAMOLOCIE JAK-30** ustanowili piloci radzieccy W. Smirnow i N. Samochodkin w dniu 22 i 25 września br. W pierwszym locie obaj piloci osiągnęli prędkość — 767 km/h. W następnym zaś locie W. Smirnow osiągnął rekordową, jak na tej klasy samolot wysokość 16 128 m.

Jak-30 jest nowym, dwumiejscowym, odrzutowym samolotem sportowym przeznaczonym do szkolenia młodzieży w aeroklubach. Dzięki niemu będzie można wyeliminować szkolenie na samolotach tłokowych przy przygotowaniu pilotów do pracy w lotnictwie odrzutowym.

*

● **W DOWÓDZTWIE WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK** odbyło się kolejne posiedzenie Komitetu Partyjnego PZPR poświęcone omówieniu węzłowych zadań pracy partyjno-politycznej w związku z aktualną sytuacją międzynarodową oraz zbliżającą się akcją sprawozdawczo-wyborczą w wojskowych organizacjach partyjnych. Obszerny referat wygłosił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

*

● **DWUSILNIKOWY BOMBOWIEC** niemiecki „Dornier" z czasów II wojny światowej, który zatonął na jeziorze Mamry, odnaleźli studenci z Gdańskiego Klubu Morskiego. Samolot ten wracając z linii frontu w styczniu 1945 roku zmuszony był do lądowania na tafli lodowej, która nie wytrzymała jego ciężaru. W najbliższych dniach zakończone zostaną prace przy wydobywaniu Dorniera. Całą akcję finansuje Rejonowa Zbiornica Złomu.

*

● **PROKURATURA WOJEWÓDZKA,** która bada przyczyny pożaru na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego — Aleksandrów, ogłosiła pierwsze wyniki śledztwa. Pożar, który spowodował straty na sumę około 25 milionów złotych, wywołany został przez iskrę silnika samolotowego. Silnik ten został rozkonserwowany wbrew przepisom w hangarze. W związku z tym zarządzono aresztowanie trzech pracowników aeroklubu — dwóch mechaników i szefa służby technicznej.

*

● KOMISJA SZYBOWCOWA *Aeroklubu PRL odbyła posiedzenie w dniu 23 września br. Szeroko omówione zostały sprawy uszkodzenia sprzętu związane z lądowaniami w terenach przygodnych. Zebrani wiele uwagi poświęcili też analizie organizacji i metod szkolenia szybowcowego. Ustalono także proponowany skład szybowcowej kadry narodowej: Józef Pieczewski, Jerzy Popiel, Marian Gorzelak, Stanisław Ratusiński, Henryk Muszczyński, Jerzy Adamek, Andrzej Kmiotek, Ireneusz Kucharski, Lucyna Bajewska, Tadeusz Góra, Edward Makula, Adam Witek, Pelagia Majewska, Zbigniew Kirakowski, i Bogusław Wodzyński. Trenerem kadry będzie nadal Józef Dankowski.* (p)

*

● **„ZNÓW KU GWIAZDOM"** — to tytuł nowego filmu pełnometrażowego zrealizowanego w Związku Radzieckim przez reżyserów D. Bogolepowa i G. Kosenko. Film opowiada o pracy przygotowawczej do lotu, konstrukcji statku kosmicznego „Wostok-II", treningu kosmonautów, wreszcie na ekranie zobaczyć można sam lot Titowa z jego lądowaniem na ziemi radzieckiej.

*

● **POLSKA WYSTAWA PRZEMYSŁOWA W PEKINIE,** która została otwarta 28 września br., pokazuje między innymi również nasz sprzęt lotniczy.

*

● **NAUKOWO - FANTASTYCZNE KSIĄŻKI** Stanisława Lema cieszą się bardzo dużą poczytnością w Czechosłowacji. Nakład jego powieści i opowiadań osiągnął ponad 220 tysięcy egzemplarzy.

*

● **4 ROCZNICA WYSTRZELENIA** pierwszego w historii sztucznego satelity Ziemi minęła w dniu 4 października br. Jak pamiętamy przed czterema laty w Związku Radzieckim wystrzelono historycznego „Sputnika", który obwieścił światu nową erę w badaniach kosmicznych. Przez te cztery lata w ZSRR wystrzelono 15 obiektów kosmicznych o łącznej masie aparatury naukowej i oprzyrządowania 43 ton.

*

● **PRZEDSTAWICIELE PRASY STOŁECZNEJ** spotkali się na konferencji w dniu 30 września br. z zawodnikami balonowymi, którzy wzięli udział w II Zawodach Balonowych o nagrodę im. płk Franciszka Hynka. W konferencji wzięli udział nestorzy polskiego baloniarstwa inż. Zbigniew Burzyński i prof. inż. Franciszek Janik oraz niedawny zwycięzca zawodów w Groningen (Holandia) inż. Sławomir Makaruk.

*

● **OD PAŹDZIERNIKA** br. nastąpi znaczne wzmocnienie obsady personalnej kilku biur PLL LOT za granicą. Przeszkoleni specjalnie w ciągu ostatnich miesięcy pracownicy Lot-u Zbigniew Tamioła, Zygmunt Borszewski i Audrzej Podczaszy udadzą się do Wiednia, Zurichu i Paryża, gdzie będą pełnić obowiązki pomocników reprezentantów. (sz)

*

● **NOWY NUMER „LOT-MAGAZYNU"** ukazał się nakładem Polskich Linii Lotniczych LOT. Na okładce pisma uśmiechają się do czytelników piękne dziewczęta z zespołu „Śląsk", które korzystały z samolotów PLL LOT podczas swych tournee zagranicą. Bogato ilustrowany numer przynosi informacje o rozwoju turystyki powietrznej do Polski, reportaż z biura LOT w Paryżu, informacje o przewozach w związku z Targami Poznańskimi itd.

*

● INŻ. RYSZARD WITKOWSKI, *znany śmigłowcowy pilot doświadczalny z Warszawy i nasz stały wieloletni współpracownik, zawarł w tych dniach związek małżeński z p. Teresą Marią Ryszkowską z Warszawy. Młodej parze (na zdjęciu), życzymy dużo szczęścia.*



● **WYDZIAŁ FILMU I FOTO AEROKLUBU PRL** *wyprodukował w tym roku już trzy filmy: „Spokojne niebo", „Droga w przestworza" oraz Lotniczy Przegląd Filmowy nr 11. W tym roku aerokluby regionalne otrzymają jeszcze dalsze trzy filmy, które obecnie są w końcowym stadium realizacji. Są to filmy: „O zasadach składania spadochronu", „Przygotowania naziemne skoczka spadochronowego" i „Technika podstawowego szkolenia spadochronowego". Część tych filmów zostanie oddana do użytku w połowie listopada, a pozostała w grudniu br. Na ukończeniu jest już pierwszy kolorowy film o rakietnictwie (oparty m.in. na eksperymentach na Pustyni Błędowskiej i koła rakietowego przy jednej ze szkół w Skarżysku) i Lotniczy Przegląd Filmowy Nr 12.*

*

● **JESZCZE W BIEŻĄCYM ROKU** biuro Polskich Linii Lotniczych w Berlinie opuści zajmowany dotychczas lokal przy Franzoesischestrasse i przeniesie się do reprezentacyjnej dzielnicy miasta, na aleję Stalina naprzeciwko hotelu „Warszawa". (sz)

● **W DNIU 3 BM. NASTĄPIŁO** rozstrzygnięcie zorganizowanego przez Linie Lotnicze LOT i Wydawnictwo Artystyczno - Graficzne konkurs na plakat pt. **„Podróżuj LOTEM".** Konkurs wzbudził duże zainteresowanie wśród członków Związku Polskich Artystów Plastyków oraz studentów ASP, czego miernikiem może być fakt, iż nadesłano na niego 143 prace.

Sąd konkursowy, w skład którego wchodzili przedstawiciele ZPAP, PLL LOT i WAG — pod przewodnictwem Gustawa Majewskiego przyznał **I nagrodę w wysokości 10 tys. zł** pracy **TOMASZA RUMIŃSKIEGO.** Drugą nagrodę w wys. 7 tys. zł otrzymał plakat Macieja Hibnera, a trzecią w wys. 5 tys. zł — praca Marka Froudenheima. Wyróżnienia po 2 tys. zł przyznano H. Hilscherowi, T. Pietrzykowi i M. Mosińskiemu. Jury przyznało również 3 wyróżnienia honorowe pracom R. Szajbo, Z. Rzepeckiego i T. Kamińskiego oraz B. Lelka.

Prace nagrodzone, jak również 18 innych prac, które przeszły przez I eliminację, wystawione będą w dniach 5—15 bm. w Galerii ZPAP przy ul. Marszałkowskiej 34/50. (sz)

*

● **IŁ-18-1** — to nowa wersja znanego samolotu pasażerskiego Ił-18 odznaczająca się jeszcze doskonalszymi osiągnięciami. Samolot posiada nowocześniejsze urządzenia regulujące sprawność silnika oraz nową aparaturę nawigacyjną, może odbywać znacznie dłuższe rejsy i zabiera więcej pasażerów. Na trasach długich — 92 pasażerów (dotychczas Ił-18 zabierał 84), a na krótszych — 125 (dotychczas 111).

Wkrótce Ił-18-1 rozpocznie regularne rejsy na najdłuższych trasach „Aerofłotu".

SYRENA WYGRAŁA II ZAWODY BALONÓW WOLNYCH im. płk. F.HYNKA

W dniu 1 października br. odbyły się Zawody Balonów Wolnych im. Franciszka Hynka. W zawodach wzięły udział 4 balony: „Warszawa", „Katowice", „Poznań" i „Syrena". Niesprzyjające warunki meteorologiczne sprawiły, że planowany start balonów w godzinach rannych organizatorzy zmuszeni byli mocno przesunąć.

Według nieoficjalnych wyników balon „Warszawa" przeleciał tylko 77 km w czasie 3 godzin 57 minut, „Poznań" 191 km (5 godzin 35 min), „Katowice" 159 km (4 godziny 40 min). Najdłużej utrzymała się w powietrzu „Syrena" bo aż 5 godzin i 29 min, przebywając 219 km i wylądowała na przedmieściach Bydgoszczy.

Tym samym, inż. S. Makaruk, który pilotował „Syrenę" powtórzył ubiegłoroczny sukces, zwyciężając w Krajowych Zawodach Balonów Wolnych po raz drugi.

Są to wyniki jeszcze nieoficjalne. O ostatniej klasyfikacji zadecyduje dopiero komisja sędziowska. (r)

DNI KSIĄŻKI I PRASY TECHNICZNEJ

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, w roku bieżącym odbywały się od 7 do 15 października Dni Książki i Prasy Technicznej w całym kraju. Z tej okazji w auli Politechniki Warszawskiej otwarto Centralną Wystawę Książki Technicznej. Jednocześnie podczas trwania wystawy odbyło się szereg spotkań. I tak, nauczyciele szkół ogólnokształcących spotkali się z ministrem W. Tułodzieckim, aby omówić niektóre problemy politechnizacji i czytelnictwa książki popularno-technicznej w szkole. Racjonalizatorzy zaś spotkali się z sekretarzem CRZZ Kosem.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uruchomiły w Opolu wagon-księgarnię z własnym wydawnictwem.

W Płocku zaś w dniach od 16 do 30 października br. organizowane są tzw. „Dni Technika", podczas których odbędą się wystawy książek i narady czytelnicze. (r)

ZJAZD WYCHOWANKÓW ŻARU

W dniach 30.IX.—1.X. br. odbył się w Szkole Szybowcowej Żar zjazd jej wychowanków. Licznie przybyli „żarowcy", z prezesem Aeroklubu PRL Stefanem Antosiewiczem na czele, wzięli udział w towarzyskim spotkaniu, oglądali filmy związane z działalnością tej tak zasłużonej dla polskiego szybownictwa szkoły oraz latali na „Salamandrach", „Komarze" i „Bocianie".

Telegram z serdecznymi pozdrowieniami dla zjazdu nadesłał dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

Artykuł na temat zjazdu — zamieścimy w następnym numerze. (z)



SKRZYDŁA Z BIAŁO-CZERWONĄ SZACHOWNICĄ

BYŁ lipiec 1944. Nad szosą lubelską szła wyprawa radzieckich bombowców. Szesnaście maszyn wolno, nisko, majestatycznie sunęło, aby jeszcze raz roztrzepać wycofujące się w chaosie kohorty najeźdźców spod znaku swastyki. Nie bardzo zwracały uwagę na tu i ówdzie zrywający się ogień CKM-ów.

A dookoła eskadry, niby psy pasterskie oganiające stado, śmigały dwa myśliwce, w skrętach i zwrotach gubiące nadmiar szybkości, aby dotrzymać w locie towarzystwa wolniejszym bombowcom z czerwoną gwiazdą. Patrzyliśmy jak urzeczeni, wspominając dni, gdy na tej samej szosie Luftwaffe mordowało tysiącami uchodźców i ludność cywilną. I nagle ujrzeliśmy je z bliska. Na skrzydłach myśliwców kraśniały znaki polskie.

Z chat wyskakiwali i krzyczeli chłopi, z lasu na polanki wybiegali brodaci „leśni". Te biało-czerwone szachownice na skrzydłach — to był znak widomy istnienia naszej siły zbrojnej. To był odwet za wrzesień, kiedy pomimo bohaterstwa jednostek niebo nad nami było puste.

Z tęsknoty do takiej właśnie chwili rodziły się owe serdeczne myśli, jakie cały kraj słał ku Polakom walczącym na polskich skrzydłach w szeregach angielskiego RAF-u. Z takich tęsknot i myśli powstawały w dalekim Grigoriewskoje pierwsze polskie eskadry.

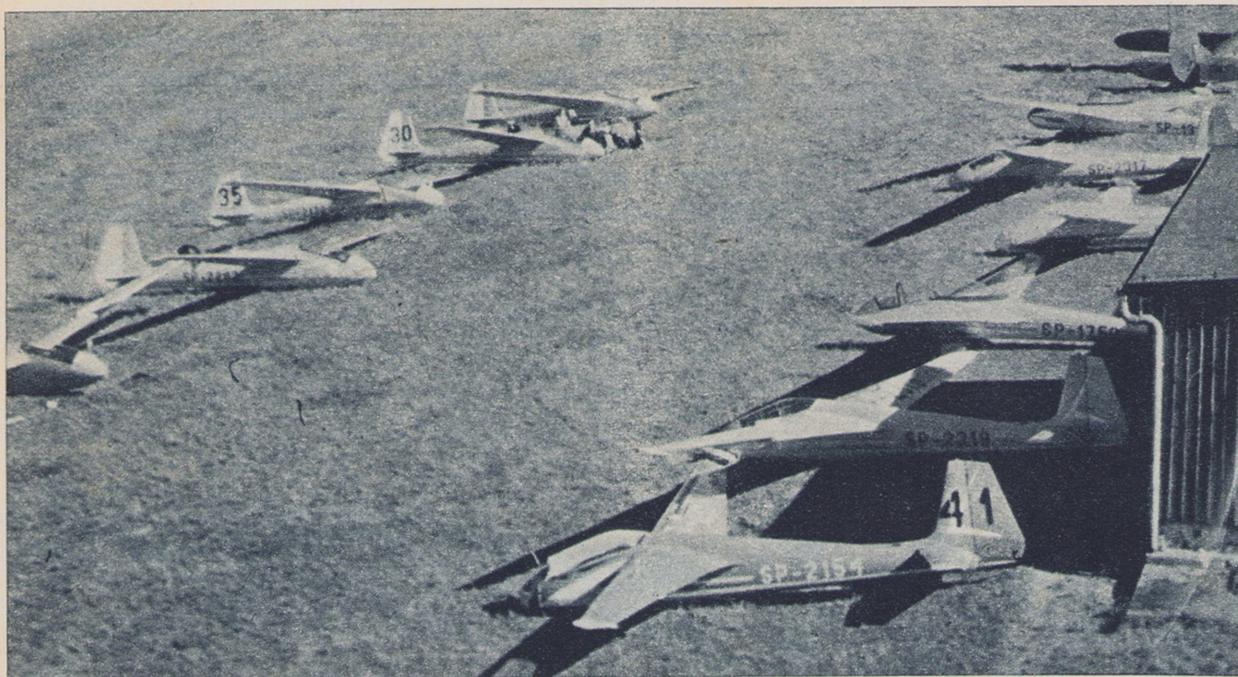
Skończyła się wojna. Niestety, nie została jeszcze raz na zawsze wyklęta z pomiędzy spraw ludzkich. I w czasie, kiedy budowaliśmy nasze dziś, nasze jutro — nie można było zapomnieć i o polskich stalowych skrzydłach, o uzbrojeniu dla nich, o wyćwiczeniu polskich lotników nie tylko w dalekich lotach, ale i w boju...

Sprawy lotnictwa wojskowego, sprawy uzbrojenia floty powietrznej nigdy i nigdzie nie należą do zagadnień reklamowanych i popularyzowanych jak hodowla zielonego groszku. Dlatego też rozumiejąc to, z radością witaliśmy widome dowody, że „coś się dzieje", gdy na defiladach podczas świąt narodowych pojawiały się na niebie wspaniałe maszyny, które kazały nam podziwiać technikę, a których załogi dowodziły przez kilka krótkich chwil przelotu wspaniałego opanowanie sztuki prowadzenia śmigłych odrzutowych maszyn, szybciej niż dźwięk przelatujących nad naszymi głowami.

Wypowiedzi tych, którzy odpowiedzialni są za potęgę i sprawność polskich stalowych skrzydeł, nieraz napawały nas radością i dumą. I gdy dzisiaj, w czasach nieco nerwowych, zwracamy myśli ku naszym pilotom, nawigatorom i strzelcom — to czynimy to w nadziei, że nie będą musieli składać innych egzaminów ze swych umiejętności, jak we własnych jednostkach czy na defiladach. Ale jednocześnie jesteśmy im wdzięczni za straż na polskim niebie, za przeświadczenie, które wpajają nam dość często — jako, że samolot odrzutowy to nieco hałaśliwa, samoreklamująca się sztuka — że polskie niebo nie jest puste, że w powietrzu czuwa jedno ze zbrojnych ramion Ludowego Państwa, jego wojskowe lotnictwo.

A w dniu święta żołnierza polskiego, które jest świętem żołnierzy-lotników, śląc wyrazy wdzięczności za dobrą służbę składamy naszym świetnym lotnikom życzenia, aby jak najprędzej mogli — wzorem radzieckich towarzyszy — rozpocząć przekwalifikowanie się do lotów na podbój Kosmosu. By zamiast walczyć z ludźmi, mogli zdobywać korzystając ze swego świetnego treningu nowe światy dla ludzi. Dla ludzkości dnia jutrzejszego.

OMIKRON



I JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"

JERZY POMIANOWSKI

Po krótkich meldunkach z „pola walki" w Jeżowie — czas na obszerniejsze sprawozdanie z I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski". Nim jednak zacznę relacjonować konkrety — muszę choć w paru słowach oddać atmosferę panującą we wrześniu w jeżowskiej szkole. Atmosferę, której zasadniczym składnikiem był duch sportowy i prawdziwe lotnicze (to określenie najlepiej mi pasuje) koleżeństwo. Młodzi, często nawet bardzo młodzi piloci, którzy na starcie do konkurencji stawali się zaciekłymi rywalami o liczbę przelecianych kilometrów — po dwóch tygodniach trwania naszej imprezy stali się prawdziwymi przyjaciółmi. W krąg drużby (była, a jakże, i „fajka pokoju") — zostało także wciągnięte kierownictwo zawodów. Dlatego też na pewno z pełnym uzasadnieniem przedstawiciel „Skrzydlatej" wyjechał z Jeżowa w przekonaniu, że gdy za lat kilka lub... naście spotka się gdzieś na lotnisku z Jasiem Sójką, Heniem Kucharskim, Krzysiem Trzpilem czy każdym innym zawodnikiem I JZS — z pewnością rozmowę zacznie od wspomnień z września 1961 r.

Zgodnie z planem większość pilotów zjechała się do Jeżowa w dniu 7 września br. Nazajutrz odbyło się losowanie sprzętu i loty treningowe. Zasadniczym typem szybowca używanym na zawodach była „Mucha-Standard", tylko dwóm pilotom — Henrykowi Lisieckiemu i Andrzejowi Gawlikowi — los wyznaczył „Jaskółki". Zgodnie z zapowiedzią jeżowski ośrodek wyposażył zawodników w barografy i mapy, tak, że w niedzielę 10 września rano piloci byli gotowi do startu.

Na uroczystość otwarcia pogoda, jak to zwykle na lotniczych imprezach, była „okolicznościowa", czyli taka, przy której dobry gospodarz nawet psa nie wypędza na dwór. Mimo wiatru, zimna i deszczu — na szczycie Jeżowa stanęli piloci na tle szybowców i flagi Aeroklubu PRL, by usłyszeć z ust kierownika zawodów Tadeusza Popiela sakramentalne „uważam zawody za otwarte". Bardzo ciepło też przywitał zawodników przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej mgr Daroszewski, którego pojawienie się na szczycie przy takiej pogodzie wystawiło od razu na wstępie najlepsze świadectwo miejscowej gościnności.

Kolejne dwa dni upłynęły pilotom na rozszyfrowywaniu metszybów, rysowaniu mapek synoptycznych i „rozpamiętywaniu" słów telewizyjnego Wicherka. Późnym wieczorem oglądano gwiazdy i wieczni optymiści zapewniali — no, jutro warunki „po zbóju". Naprawdę jednak pierwsze chmury, w których ktoś z bujną wyobraźnią mógł znajdować podobieństwo do cumulusów, pojawiły się koło południa we środę dnia 13 września. Adam Witek — kierownik sportowy zawodów — długo błądził palcem po mapie od Świdnicy do Krosna (!) — szukając punktu docelowego, i zdecydował się koniec końców na Stary Grodków, leżący w odległości 120 km od Jeżowa.

Pierwsza wystartowała „Mucha-Standard" SP-2156 — to Marek Pawluk zainaugurował zawody. Nad taśmą startu natomiast pierwszy zameldował się o godzinie 12.49 Andrzej Pachucy. Początkowo większość szybowców lata nad doliną jeleniogórską, ale w ciągu godziny niebo nad Jeżowem jest puste.

Po godzinie 14.00 zaczynają przychodzić meldunki — zrazu niezbyt pomyślne. Grupa zawodników siedzi w rejonie Dzierżoniowa. Jeszcze kilka telefonów o lądowaniach w terenie i pierwsza radosna nowina: o godzinie 14.48 do mety doleciał Michał Siekierzyński, a tuż za nim Krzysztof Trzpil. Za dziewięć minut jest w Grodkowie trzeci pilot — Jerzy Dyczkowski. Do celu dolecieli także Henryk Maciąg i Janusz Wasilewski.

Oto dokładne wyniki I konkurencji: 1. Krzysztof Trzpil — 64,9 km/h, 2. Michał Siekierzyński — 62,9 km/h, 3. Jerzy Dyczkowski — 62,6 km/h, 4. Janusz Wasilewski — 45,9 km/h, 5. Henryk Maciąg — 45,6 km/h, 6. Andrzej Gawlik — 111 km, 7. Eugeniusz Stogniew — 105 km, 8. Jan Sójka — 85 km, 9. Jerzy Orłowski — 81 km, 10. Henryk Lisiecki — 81 km, 11. Stefan Różycki — 68 km, 12. Danuta Sylwanowicz — 64 km, 13 — Józef Pietras — 64 km, 14. Andrzej Pachucy — 55 km, 15. Marek Pawluk — 52 km, 16. Henryk Kucharski — 42 km.

Dnia 15 września rankiem po przejściu frontu chłodnego niebo wyglądało zachęcająco, ale częste kryzysy i duże luki między chmurami kłębiastymi nie wróżyły nic nadzwyczajnego. Dlatego bardzo śmiała wydała się w tej sytuacji meteorologicznej decyzja kierownika sportowego, wyznaczająca punkt docelowy w Krakowie (326 km). Brak zgody (z Krakowa) na lądowanie szybowców — opóźnił otwarcie startu i dopiero o godzinie 11.40 nad startem zameldował się Henryk Lisiecki na „Jaskółce". I znów w ciągu godziny wszyscy piloci odlecieli na trasę przelotu.

Szczególnie w terenie górskim warunki do lotów były bardzo trudne i wielu pilotów lądowało przymusowo. Do Krakowa pierwszy doleciał Jan Sójka, który dystans 326 km pokonał w czasie 4 godzin 16 min. Henryk Lisiecki i Andrzej Gawlik, którzy także dobrnęli do celu, lecieli nieco dłużej.

Wyniki II konkurencji: 1. Jan Sójka — 76,4 km/h, 2. Henryk Lisiecki — 66,1 km/h, 3. Andrzej Gawlik — 64,7 km/h, 4. Krzysztof Trzpil — 281 km, 5. Henryk Kucharski — 261 km, 6. Andrzej Pachucy — 216 km, 7. Jerzy Dyczkowski — 115 km, 8. Jerzy Orłowski — 103 km, 9. Eugeniusz Stogniew — 73 km, 10. Henryk Maciąg — 54, 11. Michał Siekierzyński — 54 km, 12. Józef Pietras — 40 km, 13. Danuta Sylwanowicz — 23 km, 14. Stefan Różycki — 22 km, 15. Marek Pawluk — 10 km, 16. Janusz Wasilewski — 9 km.

Przez cały tydzień, mimo słonecznej wyżowej pogody, warunków do lotów szybowcowych nie było ani razu. Silna inwersja osiadania uniemożliwiła jakiekolwiek ruchy pionowe w atmosferze. Z dnia na dzień kierownictwo zawodów i piloci martwili się coraz bardziej. W przededniu zakończenia zawodów zapadła więc decyzja: kolejną konkurencją będzie konkurs akrobacji obowiązkowej. Po lotach treningowych, w sobotę po południu zawodnicy wystartowali do ostatniej próby.

Pięciu sędziów punktowało wykonanie akrobacji „w ciemno", ponieważ kolejność startu nie była im znana. W rezultacie najlepszym akrobatą okazał się Stefan Różycki.

A oto pełne wyniki III konkurencji: 1. Stefan Różycki — 186 pkt, 2. Michał Siekierzyński — 180 pkt, 3. Jerzy Dyczkowski — 161 pkt, 4. Jan Sójka — 161 pkt., 5. Henryk Maciąg — 155 pkt, 6. Krzysztof Trzpil — 151 pkt, 7. Andrzej Gawlik — 144 pkt, 8. Henryk Lisiecki — 131 pkt, 9. Jerzy Orłowski — 115 pkt, 10. Eugeniusz Stogniew — 111 pkt, 11. Henryk Kucharski — 108 pkt, 12. Janusz Wasilewski — 103 pkt, 13. Andrzej Pachucy — 96 pkt, 14. Józef Pietras — 90 pkt, 15. Danuta Sylwanowicz — 76 pkt, 16. Marek Pawluk 0 pkt.

Ostatecznie, jak już pisaliśmy, zwyciężył Krzysztof Trzpil (Aeroklub Warszawski), przed Janem Sójką i Michałem Siekierzyńskim.

W niedzielę dnia 24 września na szczycie Jeżowa odbyło się zakończenie I JZS i wręczenie nagród, a potem na terenie szkoły piloci i organizatorzy spotkali się na ostatniej wspólnej kolacji.

ZDJĘCIE Z LEWEJ: Uczestnicy zawodów (od lewej): Maria Stryczek, Krzysztof Trzpil, Danuta Sylwanowicz, Janusz Wasilewski, Andrzej Gawlik, Stefan Różycki, Henryk Maciąg, Michał Siekierzyński, Henryk Lisiecki, Lidia Pazio, Jerzy Orłowski, Stefan Porębski, Jerzy Popiel. Z PRAWEJ: Zwycięzca zawodów Krzysztof Trzpil

Foto: J. Pomianowski (2), M. Siekierzyński (1)







Por. nawig. operator Zygmunt Janusz i planszecista szer. Jażdżewski przy swej odpowiedzialnej pracy.
Foto: WAF

Lądują po kolei cztery maszyny. Z lotniska polowego startowały co pięć minut i w ten sposób zanim pierwsza skończyła dobieg, drugi samolot już był na podejściu. Więc są. Między innymi kapitanowie piloci Tadeusz Gutt i Franciszek Koźlak. Wieczór zapowiada się ciekawie. Obiecuję sobie wiele po ich opowieściach. Należą wszak do tej grupy pilotów, którzy latają na najszybszych polskich samolotach.

Piloci szybkich maszyn



W locie na przechwycenie. Foto: L. Zielaskowski

WIEM, że nie lubią pytań w rodzaju: jakie wrażenia? I nie dziwię się. Swój zawód traktują poważnie. Latają nie dla wrażeń; one są zaledwie produktem ubocznym. Zasadniczym celem jest ustawiczne ćwiczenie umiejętności posługiwania się najnowocześniejszym sprzętem bojowym.

Czym różni się taki lot od tych, do których przywykliśmy na mniej szybkich samolotach odrzutowych?

Pytanie stosunkowo proste wprawia ich w niemałe zakłopotanie.

W pilotowaniu? W samopoczuciu? W skuteczności działania? Lubią odpowiadać na pytania postawione precyzyjnie. Wtedy dopiero opowiadają obrazami. Lapidarny, pełen skrótów myślowych język lotniczy upraszcza sytuacje, z mroku pochmurnej nocy wydobywa najistotniejsze rzeczy i zdarzenia. Więc było tak:

LUDZIE Z ZIEMI

Nawigator operator por. Zygmunt Janusz, nawigator naprowadzania por. Zdzisław Ciuk, planszecista szer. Jażdżewski od dawna już trwali na swych stanowiskach bojowych. Wokół tylko światła planszetów i skal na wskaźnikach urządzeń radiolokacyjnych. Dzwonki telefonów, chrapliwe słowa komend z głośników radiowych. Mikrofon przy ustach operatora.

Wskaźnik wysokości podaje: 6 tysięcy metrów. Biała linia wykreślona ręką planszecisty biegnie daleko od środka plastykowej szyby. Ileś kilometrów stąd leci samolot. Prędkość bliska prędkości dźwięku. Odpowiednie komendy.

Na ekranie z boku, bliżej środka — jasny punkcik. To samolot przechwytujący, który wystartował na specjalny sygnał. W powietrzu otrzyma kurs.

Operator naprowadzania podaje:

— Kurs 300. Prędkość maksymalna. Idź z naborem wysokości.

— Zrozumiałem.

Odbywa się zwykła nocna operacja taktyczna. Praca jest spokojna, nic z atmosfery nerwowości. Tylko telefony dzwonią bez przerwy, tylko głośnik radiowy ciągle chrypi. Między trzaskami głos pilota:

— Powtórz, nie zrozumiałem.

Głos nawigatora staje się twardszy, bardziej dobitny, ostrzej akcentowane słowa. Wiele par oczu patrzy w głośnik. Czy teraz zrozumiał? Jeśli nie, nawigator powtórzy jeszcze raz swą komendę. Powtórzy?

Zanim upłynie kilka sekund, przemieszczą się cele na ekranie, planszecista przeprowadzi dwie nowe kreski. Już zmiana kursu o kilka stopni.

— Zrozumiałem.

Nadchodzi wreszcie ta chwila największego napięcia. Zdenerwowania nie widać, tylko w atmosferze czuje się coś niezwykłego. Pełne niepokoju oczekiwanie.

— Cel przed tobą.

Głośnik radiowy szumi. Milczenie w eterze.

— Widzisz cel?

Nie pada ani jedno słowo. Czas płynie powoli.

— Widzę cel.

Ludzie z ziemi zrobili swoje. Wprowadzili samolot myśliwski do walki. Już nie będą w tej walce potrzebni. Wielka ulga, dopóki nowy cel nie znajdzie się na ekranie, dopóki nie wystartuje jeszcze jeden myśliwiec.

Ale przecież jest noc, chmury potężną grubą warstwą od 700 metrów znad ziemi kłębią się aż do 10 500 metrów. Dwa samoloty prowadzące śmiertelną walkę są gdzieś w środku. Jak myśliwiec widzi swój cel?

CEL WIDZĘ

Pilot szybkiego samolotu przechwytującego ma przenikliwe oczy radaru.

Pilot użyje swego żądła. Gdyby to stało się naprawdę, gdyby śledzono na ekranach walkę z rzeczywistym nieprzyjacielem, może by i zauważono: jasna plamka samolotu nieprzyjacielskiego znika nagle i nieodwołalnie. Ale to jest noc ćwiczeń. Zamiast broni pokładowej pilot uruchomi fotokamerę. Ze zdjęć odczyta się przebieg walki, oceni skuteczność ataku.

Złożona to operacja nocna. Radar nie zastąpi człowieka. A pilot melduje, że cel widzi dopiero wtedy gdy ma całkowitą pewność. Pilot cel widzi, gdy sztuczny obraz obcego samolotu zarysuje mu się na ekranie.

Jest jeszcze za wcześnie na otwarcie ognia. Trzeba manewrować samolotem, trzeba wprowadzić sztuczny obraz celu w szczególną część ekranu radiolokacyjnego, w kwadrat przechwycenia. Potem przenieść wzrok na celownik i patrząc uważnie jak sztuczny obraz celu zmienia się, jak zbliża się do marki centralnej, jak dyktuje czynności, manewr samolotem: prędkością, kierunkiem.

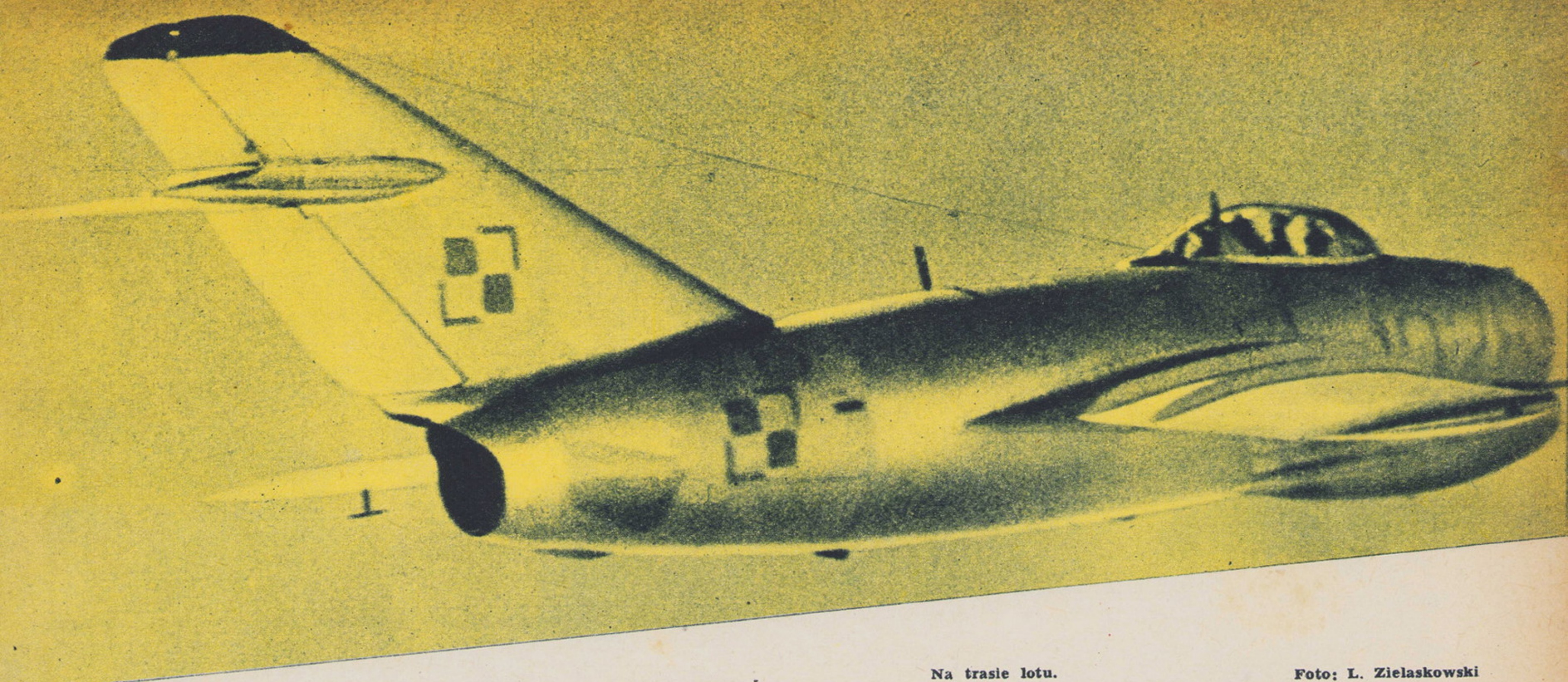
Wszystko zależy od uwagi i precyzji pilotowania. Wszystko mówi ekran. Z podziałek, ze skal odczytuje pilot alarmujący sygnał:

— Teraz!

Teraz wypuszcza śmiercionośną serię. Odległość obliczyły automaty i zarejestrowały w formie zmiany kształtu sztucznego obrazu celu.

Oto co oznacza meldunek pilota „Atakuję" w wypadku, gdy pochmurną nocą przyleciałby nad terytorium Rzeczypospolitej realny, prawdziwy nieprzyjacielski samolot.

Kpt. BOGDAN KAZNOWSKI



Na trasie lotu. Foto: L. Zielaskowski

NIE ZDRADZIŁ SZYBOWNICTWA

Na lotnisku loty. Samoloty pościgowe startują na przechwycenie celów powietrznych, piloci przygotowują się do startu, studiują pogodę, trasę... W poczekalni dla pilotów rozmawiamy, oglądamy zdjęcia lotnicze. Ktoś rozmawia przez telefon. Pada nazwisko: Góra.

— Czy chodzi o TADEUSZA GÓRĘ? — pytamy.

Jeden z pilotów opowiada, jak latał z nim w 1957 r. na samolotach odrzutowych.

— To „twardy" człowiek. Pamiętam, mieliśmy wówczas godzinny lot z zasłoniętą kabiną. Przepisy przewidywały odsłonięcie kabiny po półgodzinnym locie dla niezbędnego odpoczynku pilota. Góra nie chciał jej odsłonić. Całą godzinę latał z zasłoniętą kabiną. *„Każdą minutę trzeba wykorzystać na szkolenie* — powiedział, gdy zapytałem go dlaczego to robi...

Kpt. Tadeusza Górę spotkaliśmy po drodze jadąc „Syrenką" do hangaru. Zaprosiliśmy go do siebie.

Ten znany rekordzista szybowcowy nic nie stracił z zapału do lotnictwa ani do szybownictwa. Mundur oficera ludowego lotnictwa włożył w 1957 r. Obecnie pełni odpowiedzialną funkcję. W powietrzu spędził ponad 5 500 godzin. Lata na najnowocześniejszych, ponaddźwiękowych samolotach odrzutowych. Marzy o lataniu na jeszcze szybszych maszynach. Te, na których obecnie lata, są dla niego za powolne.

Rozmawiamy o jego pracy, o zamiłowaniach. Pilotom zawsze służy swoim doświadczeniem, uczy ich mądrej i taktycznej walki w powietrzu. Uznaje podstawową zasadę: **„jeśli chcesz mieć dobre wyniki w wyszkoleniu** — powiada — **to zawsze strzelaj do celu z małej odległości".**

Gdy kpt. Góra walczył w czasie drugiej wojny światowej, nigdy nie strzelał do samolotów nieprzyjacielskich z odległości większej niż 180—200 m. I nigdy nie pudłował.

W rozmowie kpt. Góra uparcie wraca do swego ulubionego tematu. Oczywiście do szybownictwa. O szybownictwie mówi jak o czymś, co przynosi mu niezwykłe wspomnienia z przeszłości, wywołuje iskry zapału w oczach... Będąc w poprzedniej jednostce lotniczej, oprócz swoich codziennych zajęć służbowych, a miał ich wiele, pracował społecznie. I dopiął swego. Założył w jednostce aeroklub. Chętnych, którzy mu pomagali, było wielu. Jednak na nim spoczywał moralny obowiązek wystarania się o sprzęt, a o to przecież z reguły jest zawsze najtrudniej.



Kpt. pil. Tadeusz Góra Foto: J. Szymański

Aeroklub rozwinął swoją pracę. Kpt. Góra przeszkolił w nim wielu pilotów samolotów odrzutowych. Gdy zwrócił się do APRL z pytaniem według jakiego programu ma szkolić pilotów, odpowiedziano mu: „Ty już sam wiesz według jakiego... Z pewnością ich dobrze wyszkolisz"....

I rzeczywiście dobrze ich wyszkolił.

Przyszedł jednak czas, że musiał tę jednostkę opuścić. Przybył do nowej. Do tej, gdzie obecnie przebywa. I znów szybownictwo spędzało mu sen z oczu. Postarał się, że w jednostce powstała filia aeroklubu. Honorowym prezesem został dowódca jednostki. Aktywistami są m. in.: kpt. Łuszcz i kpt. Twaróg.

Aeroklub powstał w maju br. Początkowo były trudności ze sprzętem. Wystarał się o niego. Obecnie aeroklub posiada „Muchę 100" „Muchę-Standard", „Bociana" i Jaka-17.

Kpt. Góra, mimo iż nie jest członkiem tego aeroklubu, poświęcił się pracy w nim całkowicie (jak wiadomo barw swojego rodzinnego aeroklubu nie zdradza). Sam przyholował sprzęt na lotnisko i przystąpił do realizacji szeroko zakrojonych planów. Postanowił przeszkolić na szybowcach w pierwszym rzucie wszystkich członków klubu, a następnie wszystkich oficerów, bez względu na to czy są członkami klubu czy też nie.

Jak dalece rozwinęła się praca propagandowa aeroklubu niech posłuży fakt, że do sekcji spadochronowej zgłosiło się już czterdziestu żołnierzy.

Kpt. Góra uczy również latać oficerów nie pilotów na samolotach Jak-12. Dwaj nawigatorzy kpt. Gumiński i kpt. Twaróg sztukę tę pod fachowym okiem mistrza opanowali znakomicie. Podporą aeroklubu i „prawą ręką" kpt. Góry jest kpt. Łuszcz, który zanim przybył do wojska miał już wiele godzin spędzonych w powietrzu. Obecnie posiada on 2000 godzin lotów na samolotach nie wojskowych.

Dlaczego kpt. Góra z tak dużym zapałem uczy pilotów samolotów odrzutowych latania na szybowcach? M. in. dlatego, że widzi on olbrzymie korzyści, jakie może przynieść pilotom opanowanie tej właśnie umiejętności.

Sytuacje w powietrzu na samolotach odrzutowych mogą być różne. Szczególnie w warunkach bojowych. Pilot, który nigdy nie latał na szybowcu, nie jest w pełni przekonany o tym, że znajdując się na pułapie o 140 km od macierzystego lotniska ze zgaszonym silnikiem może bezpiecznie wylądować. Pewności tej nabierze wówczas, gdy zapozna się dokładnie i praktycznie z lataniem na szybowcu.

Chodzi również o to, aby piloci samolotów odrzutowych nabrali pełnego zaufania do takiego przyrządu jakim jest zakrętomierz.

— A w ogóle — jak mówi kpt. Góra — szybownictwo jest pięknym sportem. Dlaczego nie mogą się oddawać tej przyjemności piloci, którzy nie mieli okazji latać na szybowcach przed opanowaniem sztuki latania na samolotach odrzutowych? Tym bardziej, że szybownictwo przychodzi z pomocą w wyszkoleniu pilotów samolotów odrzutowych.

Żegnamy się z kpt. Górą życząc mu jak najowocniejszych wyników w pracy z pilotami. Podając rękę mówi z uśmiechem:

— Czekam tej chwili, gdy na każdym lotnisku wojskowym obok najnowocześniejszych, ponaddźwiękowych samolotów będą stały szybowce z biało-czerwoną szachownicą...

HENRYK SZCZYPEK

Maszyny budowlane ustąpią wkrótce miejsca odrzutowcom. Jeszcze tylko asfaltowy „dywanik" i — można startować!

BUDOWNICZOWIE LOTNISK

TEGO dnia deszcz padał niemal bez przerwy. Lecz oni, mimo iż przemokły im zarówno szarozielone kombinezony jak i stalowe, lotnicze mundury — pracowali uparcie, dopóki rozścielona na przedłużeniu pasa startowego warstwa cementu i żwiru nie związała się na... „mur-beton".

— Oto nasz front — mówił dowódca budowniczych lotnisk. — Bez przesady. Wszak jesteśmy jednostką bojową. A że nasze szkolenie bojowe sprowadza się w przeważającej mierze do pracy, pracy wartości milionów złotych, tym lepiej, nieprawdaż? Lada dzień podstawiony zostanie eszelon, którym pojedziemy na drugi koniec Polski, na inne lotnisko, naprawiać lub przedłużać pasy startowe, aby najnowsze maszyny mogły na nich lądować bezpiecznie, pewnie.

Zapadał wieczór. Budowany przez lotniczych saperów odcinek pasa startowego rysował się jednak wyraziście — mocny, równy, gładki.

— To, że pada deszcz, wzięliśmy oczywiście pod uwagę, ustalając na dzisiaj skład betonowej mieszanki — zapewniał kierownik polowego laboratorium, por. Ciasnocha. — Próbki betonu poddane zostały różnorakim analizom, próbom...

— Ostatnie słowo mają jednak ludzie z budowy — oświadczył dowódca — pańskie oko konia tuczy, saperskie oko — wiąże beton.

— Związał się już na dobre — obwieścił w chwilę potem mokry jak nieboskie stworzenie, lecz uśmiechnięty oficer.

— Podporucznik Kowalski — przedstawił mi go dowódca — były mechanik lotniczy, a następnie oficer polityczny, dziś świetny dowódca i specjalista budowlany.

— A obywatel dowódca? — spytałem.

— Ja? Ją pracowałem kiedyś w MONie. Spokojna, czysta, ciepła służba. Postanowiłem jednak spróbować innego życia. No i związałem się, „zcementowałem" z obecną służbą, na dobre.

Wolno, ciągle jeszcze spoglądając pod nogi, opuszczali swe „stanowiska dowodzenia" pozostali oficerowie. Zabezpieczano ciężkie maszyny i sprzęt, składano na kupki łopaty. „Fajrant!". Pora wracać do domów, „zrzucić skóry" zielonych kombinezonów.

A i domy mają budowniczowie lotnisk zielone, na kółkach, z zaczepami do traktorów; takie zmotoryzowane wozy Drzymały. W każdym z nich mieści się „pokój z kuchnią" dla małżeństwa i „kawalerka" dla samotnego. Wyprodukowane na zamówienie wojska przez... Zakłady Przemysłu Rozrywkowego (stąd tabliczki „Cyrk nr..." na burtach) — bardzo przypadły lotnikom-saperom do gustu. Od wczesnej wiosny do późnej jesieni tłuką się w nich po drogach i bezdrożach i — nie narzekają, nie wypada; „budowniczowie lotnisk" to brzmi dumnie.. .

Żołnierze dla odmiany mieszkają w namiotach. W jednym z nich znajduje się świetlica. Bez względu na pogodę pracuje radiowęzeł, nadając koncerty z płyt. Tylko z filmem trzeba poczekać na pogodę i zmrok. Przede wszystkim jednak trzeba się osuszyć i przejrzeć broń. Wszak służą w jednostce bojowej.

Żołnierze ci w większości pochodzą z wiosek. Nigdy przedtem, zanim przyszli do wojska, nie widzieli na raz aż tylu różnego rodzaju maszyn. Nie mija rok i maszyny te obsługują. Wielu z nich zostaje w wojsku na nadterminowych, zawodowych. Ci zaś, którzy odchodzą do cywila, otrzymują książeczki tak bardzo poszukiwanych na rynku pracy operatorów sprzętu budowlanego.

Pytani potem, gdzie w wojsku służyli, odpowiadają bez namysłu, z dumą, że w lotnictwie. Mają pełne prawo do takiej odpowiedzi. Na powierzchni pasów startowych lotnisk w całej Polsce zostawili wyżłobione w betonie inicjały swoich imion i nazwisk.

B. JAGIELSKI

Oset i rumianek rosną jeszcze na obszarze przyszłego pasa startowego. Lecz lotniczy saperzy są już na miejscu i przystępują do pierwszych prac związanych z tzw. stabilizacją gruntu. Foto: WAF (2)



PILOT WOJSKOWY — ENTUZJASTA SZYBOWNICTWA

DZIEŃ zapowiadał się wspaniale. Już wczesnym rankiem na bezchmurnym niebie pojawiło się słońce, coraz mocniej przygrzewając. W taki dzień od wczesnych godzin wre gorączkowa praca. Najpierw przybyli na lotnisko technicy i mechanicy. Potem zjawili się piloci. Dla tych ostatnich dzień to szczególnie gorący: loty na walki powietrzne.

Ryk silników oznajmił, że za chwilę wystartują pierwsze samoloty. Wkrótce pierwsza para ruszyła ze stoiska kierując się w stronę pasa startowego. Ze stanowiska dowodzenia padają ostatnie komendy — srebrne ptaki pędzą na maksymalnych obrotach. Trwa to zaledwie kilka sekund i widać jak „oderwały" się od betonowego pasa. Przez moment błyszczą nad horyzontem, a potem stają się już niewidoczne. Mechanicy odetchnęli. Rozsiedli się na krzesełkach w cieniu dużego parasola i zapalili papierosy. Do chwili powrotu pilotów z wykonanego zadania mają wolny czas.

Piloci rozłożywszy się na leżakach snują wspomnienia z okresu przyjścia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej i pierwszych samodzielnych lotów. Ile to już lat... Ale dajmy spokój wspomnieniom, gdyż nad lotniskiem pojawiła się pierwsza maszyna. W chwilę później lekko dotyka kołami betonu i swobodnie ląduje. Z kabiny wychodzi pilot I klasy por. Tadeusz Kozakiewicz. Spoconą twarz wytarł chusteczką. Dzień był gorący, a zadanie, które wykonywał — niełatwe. Choć trochę zmęczona, ale uśmiechnięta twarz zdradza, że poszło mu dobrze. Idzie prosto do bufetu. Kupuje coś do jedzenia i butelkę „Kryniczanki". Siada przy stoliku. Przysiadłem się do niego również z butelką „Kryniczanki". Czekam, aż zje. Chcę z nim trochę pogawędzić, gdyż dowiedziałem się, że por. Kozakiewicz ma dość ciekawą lotniczą przeszłość. Zapaliliśmy papierosa. Początkowo rozmowa jakoś się „nie kleiła". Wreszcie zdecydowałem się na zadanie pytania, które pociągnęło go za język.

— W którym roku obywatel porucznik rozpoczął latanie na szybowcach?

— Na początku 1948 roku, kiedy byłem w szeregach „Służba Polsce", zostałem skierowany do szkoły szybowcowej w Lisich Kątach, później do Pińczowa i Jeżowa. Latanie na szybowcach sprawiało mi ogromne zadowolenie i radość. To są niezapomniane chwile. Kiedy znalazłem się pierwszy raz w powietrzu na szybowcu, momentalnie przypomniał mi się pewien pilot radziecki (niestety, nazwiska jego nie znam), który w 1944 roku przewiózł mnie samolotem „Po-2". Miałem wówczas 13 lat, ale chwilę tę pamiętam doskonale. Początkowo bałem się trochę. Gdy jednak zobaczyłem pod sobą swą rodzinną miejscowość, radość wzięła górę nad bojaźnią. To był naprawdę wspaniały dla mnie widok. Lot ten nie raz już wspominałem.

— Co skłoniło obywatela porucznika do tego, aby zostać pilotem wojskowym?

— Zawodu lotnika zacząłem się uczyć w różnych szkołach szybowcowych. Trwało to prawie cztery lata. Myślę, że przez tak długi okres czasu można polubić, ba — pokochać tak piękny zawód jak służba w powietrzu. Chęć zostania pilotem wojskowym nie dawała mi spokoju. Aby bardziej zbliżyć się do lotnictwa wojskowego, w 1952 roku ukończyłem w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu kurs samolotowy. Już wówczas posiadałem srebrną odznakę szybowcową i licencję instruktora szybowcowego.

Tadeusz Kozakiewicz ani na moment nie przestaje myśleć o Oficerskiej Szkole Lotniczej. Latanie weszło mu głęboko w serce. To już nie ten chłopiec, który z pokładu radzieckiego samolotu podziwiał ziemię. Teraz już całkowicie owładnęła nim myśl zostania dobrym pilotem na nowoczesnym samolocie wojskowym.

Wreszcie kilkuletnie marzenia spełniły się. W 1952 roku przyjęty zostaje do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Od tej chwili podchorąży Kozakiewicz poświęca wszystkie siły i umiejętności nauce, aby zostać doświadczonym pilotem wojskowym. Szkołę ukończył z wynikiem pomyślnym i otrzymuje stopień oficerski. Skierowany zostaje do jednostki jako instruktor.

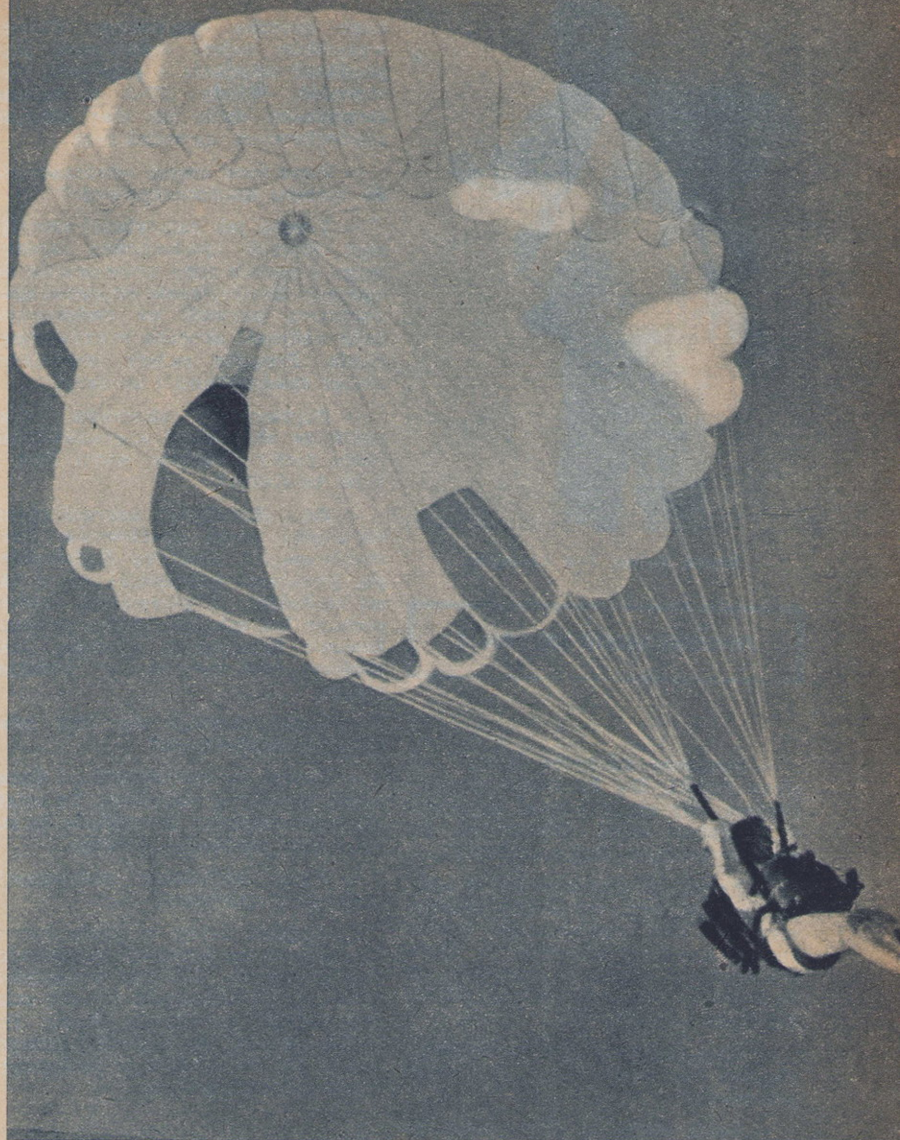
Dzisiaj por .pil. I klasy Tadeusz Kozakiewicz lata na samolotach odrzutowych, ale okres, kiedy był instruktorem, mile wspomina.

Chociaż zdobył to co pragnął — licencję pilota wojskowego — Kozakiewicz nie rozstaje się z szybownictwem. W latach 1958—1959 w jednostce, w której pełni służbę, organizował loty na szybowcach dla pilotów. W 1959 r. urlop wypoczynkowy spędził w szkole szybowcowej w Lisich Kątach.

JAN GAJEWSKI



Por. pil. I klasy Tadeusz Kozakiewicz z zainteresowaniem obserwuje start swych kolegów na wykonanie zadania.



Nasze rozmowy

ZE SPADOCHRONOWYMI MISTRZAMI POLSKI NA ROK 1961

JAN CIERNIAK

...z każdym rokiem staje się coraz bardziej znany, coraz bardziej popularny w naszym kraju. Ale nie tylko w Polsce. Nazwisko tego bez przesady wybitnego skoczka wymieniane jest coraz częściej przez lotniczą prasę zagraniczną. Bo Cierniak swymi wysokimi umiejętnościami sportowymi reprezentuje w spadochroniarstwie poziom na skalę światową. I właśnie ten poziom — to rezultat ciągłego treningu, systematycznego doskonalenia techniki skoku, to okres wielu uciążliwych doświadczeń i prób między niebem a ziemią.

Tegoroczne zwycięstwo Cierniaka jest sukcesem niezwykle wymownym. Jako pierwszy skoczek w Polsce — w klasyfikacji mężczyzn — zdobył on po raz trzeci tytuł mistrzowski. Tytuł, który rok po roku uzyskać jest naprawdę bardzo trudno.

Po kilkuletniej przerwie, którą Jan Cierniak poświęcił wyłącznie na szkolenie młodych skoczków w Aeroklubie Krakowskim, zobaczyliśmy go na starcie mistrzostw Polski w 1959 roku, w Warszawie. Następnego roku w Ostrowie Wlkp odniósł po raz drugi piękny sukces. I wreszcie tego roku, dnia 24 września, stanął na podium zwycięzcy. Gdy uniósł w górę otrzymany puchar za pierwsze miejsce, zerwała się burza oklasków około trzydziestotysięcznej publiczności zebranej na stadionie „Stali" w Rzeszowie, która wiwatowała na jego cześć.

Do tej pory Mistrz Sportu Jan Cierniak wykonał 786 skoków z samolotu. Rok temu uzyskał uprawnienie skoczka doświadczalnego. Warto dodać, że nim zaczął uprawiać spadochroniarstwo, trenował sport pływacki w klubie „Wisła" w Krakowie. Od wielu lat do chwili obecnej jest kierownikiem sekcji spadochronowej Aeroklubu Krakowskiego.

— Co sprawiło Panu największą przyjemność na mistrzostwach? — rozpoczynam rozmowę z Janem Cierniakiem.

CIĄG DALSZY NA STR 8



Mistrz Polski Jan Cierniak

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

— Ponowne zdobycie tytułu mistrza Polski. Do Rzeszowa przyjechałem, aby obronić tytuł uzyskany w ubiegłym roku. Obroniłem go, więc wyjeżdżam stąd szczęśliwy.

— Zwyciężył Pan również w trzeciej konkurencji, tej zresztą konkurencji, która reprezentuje nowoczesne spadochroniarstwo — akrobację skoczka podczas spadania. W związku z tym pytanie: czy dobrze się Panu „kręciło"?

— Tym razem byłem zadowolony, chociaż nie zawsze mogę to o sobie powiedzieć.

— Jakie otrzymał Pan znaki do „kręcenia" akrobacji?

— W pierwszym skoku wykonałem wiązankę pierwszą, ponieważ wyłożono mi prawy znak, który oznaczał: spiralę prawą, spiralę lewą, salto, spiralę prawą, spiralę lewą i salto. Natomiast podczas drugiego skoku otrzymałem znak lewy, czyli, że należało zaprezentować komisji sędziowskiej spiralę lewą, spiralę prawą, salto, spiralę lewą, spiralę prawą i salto.

— Sądzę, że każdego czytelnika „Skrzydlatej" zainteresuje czas jaki Pan potrzebował na wykonanie każdej wiązanki. Czy można wiedzieć ile sekund Pan „kręcił"?

— Pierwszą wiązankę „kręciłem" nieco więcej niż jedenaście sekund, a drugą pełne jedenaście sekund.

— Czy Pana zdaniem istnieją dalsze możliwości skrócenia czasu „kręcenia" jednej wiązanki?

— Wydaje mi się, że osiągnie ona granicę rzędu dziesięciu sekund.

— Co Pan może powiedzieć jeszcze o tej konkurencji?

— Do konkurencji tej zawodnicy byli słabo przygotowani — stąd uzyskane wyniki.

— Pana zdanie o tegorocznych mistrzostwach i mistrzostwach w ogóle?

— Tegoroczne mistrzostwa uważam za udane i dobrze zorganizowane. Natomiast o mistrzostwach w ogóle mogę powiedzieć, iż do udziału w nich trzeba się dobrze przygotować chcąc uzyskać względnie dobre wyniki, a w czasie mistrzostw — być opanowanym i umieć myśleć.

— Jak Pan ocenia spadochron ST-5 z trzema szczelinami?

— Uważam, że trzeba nad nim jeszcze popracować — po prostu ulepszyć spadochron przez przystosowanie go do potrzeb zawodowego skoczka sportowego. Przede wszystkim należy zmniejszyć jego prędkość opadania i poprawić sterowność. Wtedy ST-5 z trzema szczelinami może się stać dobrym spadochronem zawodniczym.

— Pana inne uwagi odnoszące się do sprzętu spadochronowego?

— Trzeba jak najszybciej zmniejszyć objętość spadochronu zapasowego i sposób jego umocowania do uprzęży. Zmniejszenie objętości spadochronu pozwoli na zwiększenie pola widzenia skoczka w czasie opadania. Ponadto należy zmniejszyć ciężar spadochronu i uprzęży.

— Porównując skoczków polskich ze skoczkami zagranicznymi, jakie cechy dodatnie widzi Pan u tych ostatnich?

— Ze skoczków zagranicznych najwięcej znam sportowców Czechosłowacji i Związku Radzieckiego, ponieważ najczęściej się z nimi stykałem. W pierwszym rzędzie cechuje ich młodość, dobre przygotowanie kondycyjne i duża ilość skoków wykonanych w krótkim czasie.

— Czym zajmuje się Pan poza spadochroniarstwem?

— Latam na samolotach... i uprawiam turystykę motorową. Tę ostatnią coraz częściej, ze względu na żonę, którą pasjonują podróże.

— Pana najbliższe zamierzenia osobiste i sportowe?

— Spędzić urlop w lipcu lub w sierpniu — na jeziorach mazurskich lub w górach. Ostatnio wyliczyłem sobie, iż od dziesięciu lat nie miałem urlopu w okresie letnim. Ponadto pragnę jak najlepiej przygotować się do udziału w następnych mistrzostwach świata.

MARIA PUCHAR

...zdobyła tytuł mistrzowski na 1961 rok, odbierając tym samym prymat w tej dziedzinie Antoninie Chmielarczyk z Krakowa. W ten sposób tytuł i srebrny puchar powędrował do Warszawy po raz drugi. Pierwszy raz dla stołecznego klubu tytuł mistrzowski wywalczyła Romana Skatulska w 1956 roku, startując na zawodach w Krakowie.

Udział Marii Puchar w mistrzostwach Polski datuje się od 1955 roku. Wtedy to jako zawodniczka Aeroklubu Wrocławskiego zajęła ostatnie miejsce. Od tego czasu sześcioletnia droga ambitnej Marysi do mistrzowskiego tytułu nie była łatwa. W tym okresie zajmowała ona coraz lepsze miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Wreszcie przyszedł rok 1961, który stał się dla niej urzeczywistnieniem marzeń sportowców spadochronowych — zwycięstwo w mistrzostwach Polski.

Pierwszy skok Maria Puchar wykonała 9 czerwca 1953 roku w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu. Ubiegłego roku uczestniczyła w mistrzostwach świata w Bułgarii. Na swym koncie ma 353 skoki z samolotu i pierwszą klasę skoczka spadochronowego. Wchodzi w skład spadochronowej kadry narodowej, pracuje w Zakładach Transformatorów Radiowych w Skierniewicach i jest członkiem Aeroklubu Warszawskiego.



Mistrzyni Polski Maria Puchar
Foto: T. Malinowski (3)

— Czy przygotowywała się Pani do mistrzostw?

— Oprócz treningu na obozie przygotowawczym do mistrzostw świata nie skakałam w Aeroklubie Warszawskim.

— Ile Pani wykonała skoków w tym roku?

— Sto skoków z samolotu.

— Jak ocenia Pani tegoroczne mistrzostwa Polski?

— Wydaje mi się, że poziom tegorocznych mistrzostw Polski był wyższy od mistrzostw w Warszawie, dwa lata temu. Mówię o Warszawie, ponieważ na mistrzostwach w Ostrowie Wlkp. rok temu nie startowałam.

— W dwóch konkurencjach na tegorocznych mistrzostwach Polski zajęła Pani pierwsze miejsce. Co może Pani o nich powiedzieć?

— Warunki były trudne. Wiatr nie był jednostajny, tak iż jego niespodziewane podmuchy przekreślały czasem szanse zawodników na uzyskanie lepszej celności.

— Jakie jest Pani zdanie na temat kobiet uprawiających sport spadochronowy? ...Czyli problem zawsze aktualny, mający swych zwolenników i przeciwników.

— Kobiety-spadochroniarki są na ogół mało wytrzymałe i szybko się zniechęcają, gdy napotykają przeszkody w przeprowadzaniu skoków. Myślę, że należałoby dla zaawansowanych spadochroniarek zorganizować obóz doskonalący, dając im w ten sposób szerokie możliwości treningu. W tym przypadku wchodziłyby w rachubę te spadochroniarki, które rokują nadzieje na przyszłość.

— Czy odczuwała Pani kiedyś strach przed skokiem?

— Kilka razy bardzo się bałam, ale ambicja nie pozwalała mi na to, aby pozostać w samolocie. Zawsze skakałam.

— Czy to miało miejsce na zawodach, czy też podczas treningu?

— Jedynie na treningu, bo w czasie zawodów nie ma na to czasu.

— Czym interesuje się Pani poza spadochroniarstwem?

— Wykorzystuję każdą wolną chwilę na rozrywki kulturalne.

— A ponadto?

— Mam mało czasu ponieważ uczęszczam do Technikum Ekonomicznego w Skierniewicach.

— Pani plany osobiste i sportowe na najbliższą przyszłość?

— Skończyć technikum i uzyskać jeszcze lepsze wyniki sportowe, oczywiście nie tylko dla osobistego zadowolenia.

★

Tyle rozmowy z naszymi spadochronowymi mistrzami Polski na rok 1961. Z tego miejsca składamy w imieniu naszych Czytelników i redakcji serdeczne gratulacje, życząc im jednocześnie dalszych sukcesów sportowych.

Rozmawiał: T. MALINOWSKI

WYNIKI VII SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

Rzeszów 17—24 września 1961 r.

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA – MĘZCZYZNI. Mistrz Polski – JAN CIERNIAK (Kraków) 1 017,14 pkt, 2. Stefan Czerwonka (Krosno) 972,4 pkt, 3. Roman Cajzner (Strzebielino) 972,4 pkt, 4. Andrzej Zalasiński (Kraków) 950,94 pkt, 5. Edward Kulesza (Katowice) 950,77 pkt, 6. Jerzy Sobczyk (Gdańsk) 937,61 pkt, 7. Edward Ligocki (Wrocław) 927,57 pkt, 8. Bolesław Gargała (Rzeszów) 911,16 pkt, 9. Czesław Robak (Bydgoszcz) 910,14 pkt, 10. Janusz Molik (Kraków) 903,03 pkt, 11. Ryszard Kosina (Kraków) 876 pkt, 12. Jan Burnagiel (Strzebielino) 846,15 pkt, 13. Jan Kuliś (Częstochowa) 827,76 pkt, 14. Andrzej Kolatorski (Gdańsk) 784,99 pkt, 15. Stanisław Maciejewski (Zielona Góra) 777,8 pkt, 16. Augustyn Konior (Katowice) 775,6 pkt, 17. Jan Stryjak (Zielona Góra) 759,75 pkt, 18. Zbigniew Frankowski (Poznań) 749,12 pkt, 19. Władysław Ryś (Mielec) 733,52 pkt, 20. Leon Nazarewski (Strzebielino) 712,58 pkt, 21. Adam Kasza (Zielona Góra) 688,91 pkt, 22. Wojciech Małota (Strzebielino) 679,76 pkt, 23. Bohdan Porębski (Bydgoszcz) 679,37 pkt, 24. Ryszard Kuś (Wrocław) 677 pkt, 25. Witold Raczyński (Ostrów Wlkp) 636,7 pkt, 26. Bronisław Pastuszka (Gliwice) 629,0 pkt, 27. Andrzej Wnęk (Krosno) 614,52 pkt, 28. Paweł Lipowczan (Warszawa) 595,44 pkt, 29. Lech Jeske (Warszawa) 585,29 pkt, 30. Jerzy Radomski (Dęblin) 563,82 pkt, 31. Tadeusz Gancarz (Rzeszów) 457,81 pkt, 32. Zdzisław Piasecki (Szczecin) 451,44 pkt, 33. Ludwik Malewszewski (Warszawa) 431,68 pkt, 34. Franciszek Szuberla (Rzeszów) 375,58 pkt, 35. Marcin Jaxa Rożen (Wrocław) 334,63 pkt, 36. Stanisław Chmiel (Dęblin) 253,14 pkt. 37. Janusz Osiecki (Strzebielino) 173,06 pkt.

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA – KOBIETY. Mistrzyni Polski – MARIA PUCHAR (Warszawa) 856,09 pkt, 2. Antonina Chmielarczyk (Kraków) 837 pkt, 3. Maria Wojtkowska (Warszawa) 810,12 pkt, 4. Romana Skatulska (Warszawa) 439,10 pkt.

ZAWODNICY ZAGRANICZNI. 1. Mladen Milicević (Jugosławia) 970,42 pkt, 2. Wolfgang Laue (NRD) 915,11 pkt, 3. Dietler Strueber (NRD) 736,02 pkt, 4. Dimitrije Vujović (Jugosławia) 674,51 pkt.

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA. 1. Aeroklub Krakowski – 2 765,63 pkt, 2. CWSpad – Strzebielino – 2 508,57 pkt, 3. Aeroklub Ziemi Lubuskiej – 2 208,62 pkt, 4. Aeroklub Warszawski – 2 203,92 pkt, 5. Aeroklub Wrocławski – 1 795,54 pkt, 6. Aeroklub Rzeszowski – 1 584,12 pkt.



SPORT SPADOCHRONOWY

ZSRR. Na lotnisku pod Leningradem odbyły się siedmiodniowe towarzyskie zawody spadochronowe, według programu mistrzostw ZSRR. Wzięły w nich udział ekipy Moskwy, Leningradu, Swierdłowska, lotnictwa wojskowego i wojsk powietrzno-desantowych. Każdy z uczestników zawodów wykonał po dwa skoki w każdej z czterech konkurencji. Program zawierał: 1 – skoki na celność lądowania z wysokości 1 000 m do koła o promieniu 50 m, 2 – pojedyncze skoki kombinowane z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 20 sek (punktowana celność i styl opadania), 3 – pojedyncze skoki z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 28–31 sek i wykonaniem zespołu figur, 4 – nocne skoki z wysokości 1 000 m. Zwycięstwo drużynowe w zawodach odniosła drużyna Swierdłowska, drugie miejsce – zajęła ekipa Moskwy, trzecie – ekipa wojsk powietrzno-desantowych. W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Feliks Nejmark (Moskwa), drugie – Wiaczesław Krylow (wojska pow.-desant.) trzecie – Ernest Sewastianow (Moskwa). Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła Galina Andriejczewa (Leningrad).

RUMUNIA. Znany skoczek rumuński Gheorghe Iancu ustanowił w skoku z wysokości 1 000 m na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu rekord niemożliwy już do pobicia, lądując dokładnie w samym środku krzyża.

SPORT SAMOLOTOWY

ZSRR. Radziecki odrzutowy wodnosamolot nowego typu M-10 (brał udział w defiladzie nad Tuszynem) ustanowił ostatnio kilkanaście rekordów świata. Po raz pierwszy – pobił rekord prędkości na bazie pomiarowej 15–25 km, osiągając 910 km/h. Następnie – pobił szereg światowych rekordów wysokości: z obciążeniem ponad 5 000 kG – 14 042 m, bez obciążenia – 14 742 m, z obciążeniem 10 000 kG – 12 700 m, z obciążeniem 15 000 – 12 120 m (w locie tym padł równocześnie rekord wyniesienia na 2 000 m maksymalnego obciążenia – 15 204 kG). Z kolei – ustanowił w jednym locie (na trasie zamkniętej 1 000 km Żdanow – Sewastopol – Noworossyjsk – Żdanow) cztery nowe rekordy prędkości: bez obciążenia, z obciążeniem 1 000 kG, 2 000 kG i 5 000 kG – 875 km/h. W czasie rekordowych lotów na pokładzie samolotu znajdowała się trzyosobowa załoga, w składzie: pilot doświadczalny 1 klasy G. I. Burianow, nawigator doświadczalny 1 klasy W. M. Bogacz i radiooperator doświadczalny W. P. Pieriebajłow. Dokumentacja rekordowych lotów zostanie przesłana do FAI, w celu oficjalnego zatwierdzenia.

CSRS. W dniach od 16 do 20 sierpnia br odbyły się na lotnisku Plzen-Bory IV Mistrzostwa Samolotowe CSRS w akrobacji. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza zdobył znany pilot praski Jiri Blaha (1 205,81 pkt), drugie – Jaromir Hulka (1 189,85 pkt), trzecie – Ladislav Bezak (1 184,3. pkt). W kategorii kobiet tytuł mistrzowski uzyskała Eva Kaprasova (1 029,26 pkt), drugie miejsce – Eva Krencova (989,65 pkt), trzecie – Jirina Lockerova (973,81 pkt). W czasie wykonywania wiązanki dowolnej w finałach mistrzostw runął na ziemię i poniósł śmierć jeden z zawodników – Jaroslav Lazar.

WŁOCHY. W dniu 4 sierpnia br pilot fabryczny zakładów Aeronautica Macchi osiągnął na samolocie odrzutowym MB-326 wysokość 15 233, bijąc tym samym dotychczasowy rekord pilota radzieckiego W. Muchina (Jak-32) o 1 000 m.

FRANCJA. Zakłady Morane-Saulnier otrzymały z Argentyny zamówienie na dostawę 81 samolotów M. S. „Rallye". Maszyny te mają być montowane w zakładach DINFIA w Cordobie.

FAI. Dowiadujemy się z biuletynu FAI (sierpień br), że zatwierdzony został rekord świata pilota radzieckiego Georgija Mosołowa, który w dniu 28 kwietnia br na dwusilnikowym samolocie E-66A osiągnął wysokość 34 714 m.

SZYBOWNICTWO

NRD. Drugi diament do złotej odznaki zdobył pil. Klaus König z Drezna. Ogółem w NRD jest w tej chwili dziewięciu pilotów posiadających złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Pierwszy diament do złotej odznaki uzyskało dwóch pilotów: Manfred Warstadt i Hans Schumacher. Ogółem – pilotów z jednym diamentem jest obecnie w NRD 34-ech. Liczba pilotów ze srebrną odznaką – zwiększyła się do 593-ech.

SZWAJCARIA. Irene Müller-Borer ustanowiła kobiecy rekord Szwajcarii w przelocie docelowo-powrotnym: 260 km. W tej samej konkurencji męski rekord Szwajcarii ustanowił Jürg van Voornveld – 396 km.

SPORT BALONOWY

FAI. Jak doniósł biuletyn FAI z sierpnia br, zatwierdzony został rekord międzynarodowy Donalda L. Piccarda (USA), który w dniu 19 lipca br osiągnął na balonie „Golden Bear" N-2-C o pojemności 552,24 m sześć. wysokość 10 504 m.

Zatwierdzeniu uległ również rekord Malcolma D. Rossa (USA), który w dniu 4 maja br osiągnął na balonie „Lee Lewis Memorial" o pojemności 283 m sześć. wysokość 34 668 m.

MILITARIA

JAPONIA. Amerykański myśliwiec odrzutowy, który wystartował z bazy morskiej w Acugi, zrzucił bomby na jedną z dzielnic miasta Jamato. Amerykańskie władze wojskowe natychmiast wysłały do zbombardowanego rejonu śmigłowce i straż ogniową, ogłaszając jednocześnie komunikat, iż pilot „popełnił omyłkę".

ANGLIA. Jak wynika z wyliczeń specjalistów angielskich taniej wypada eksploatacja 40-tu bombowców z bombami wodorowymi niż 10-ciu atomowych okrętów podwodnych uzbrojonych w rakiety dalekodystansowe „Polaris". Wychodząc z tego założenia Anglicy planują budowę serii nowych bombowców strategicznych, które byłyby uzbrojone w rakiety o zasięgu 3 000 km z głowicami wodorowymi.

● W miejscowości Warminster odbył się pokaz użycia bojowego angielskich pocisków kierowanych (przeciwczołgowych) Vickers „Vigilant". Z pokładu śmigłowca wysadzono dwóch żołnierzy z dwoma ruchomymi wyrzutniami i pociskami. Przygotowanie do strzału trwało 65 sekund. Pierwszy strzał oddano do znajdującego się w odległości 1 225 m czołgu „Centurion" – czołg został trafiony w wieżę. Drugi pocisk ugodził innego „Centuriona", który wyjeżdżał z zamaskowania, również w wieżę, z odległości 980 m. Następne sześć strzałów, oddanych do czołgów jadących w odległości 1 140 m, 910 m, 635 m, i 360 m, również było celnych (dwa strzały w wieżę). Kolejne cztery pociski zniszczyły cztery czołgi jadące pod osłoną dymu, w odległości 980, 910, 720, i 640 m. Tylko jeden strzał – na trzynaście – był niecelny.

USA. Na terenie bazy lotniczej Edwards (Kalifornia) przeprowadzane są próby zastosowania do angielskich bombowców strategicznych „Vulcan" amerykańskich pocisków kierowanych „Skybolt", które masowo mają być dostarczone lotnictwu angielskiemu w 1964 r.

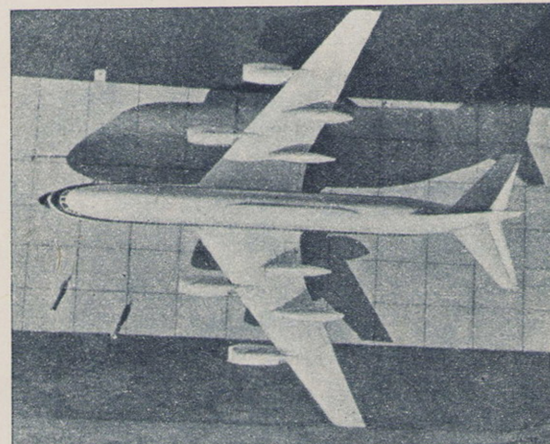
NRF. Stacjonująca w miejscowości Bittburg amerykańska jednostka lotnictwa taktycznego przezbrojona zostanie w samoloty F-105 „Thunderchief".

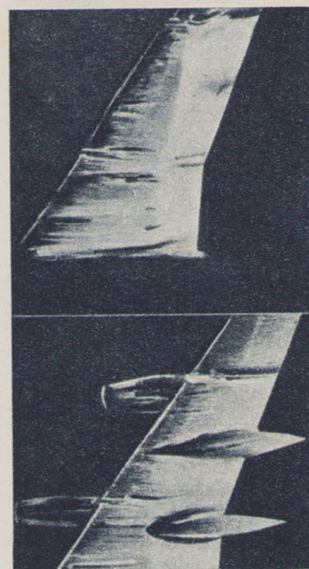
● W dniu 24 września br na lotnisku Fürstenfeldbruck obchodzona była 5-ta rocznica utworzenia nowej „Luftwaffe" (lotnictwa wojskowego).

KATANGA. Samozwańczy „prezydent" Katangi – Czombe – zakupił w NFR dziesięć samolotów Dornier.

KRONIKA TECHNICZNA

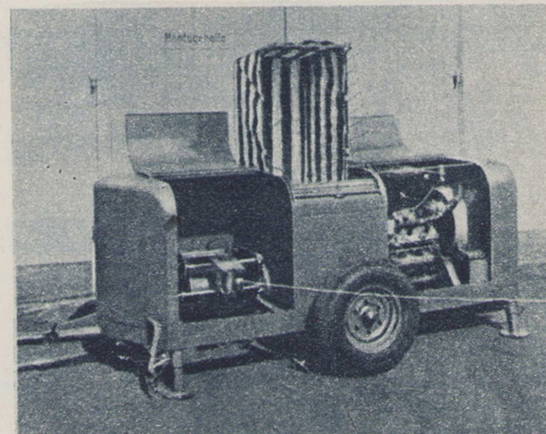
POZORY MYLĄ



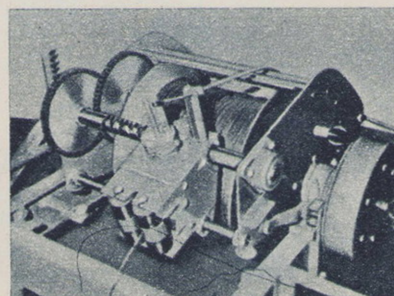


Odrzutowy samolot pasażerski (powyżej) Convair CV-990 „Coronado", który ma być oblatany w listopadzie br., zwraca uwagę 4-kroplowymi owiewkami umieszczonymi na tylnej części cienkiego płata. Wbrew pozorom, owiewki te nie pogarszają lecz poprawiają własności aerodynamiczne szybkiego samolotu, polepszając opływ płata. Wykazały to badania tunelowe (z prawej). W owiewkach tych, długości ponad 7 m, znajdują się dodatkowe zbiorniki paliwa.

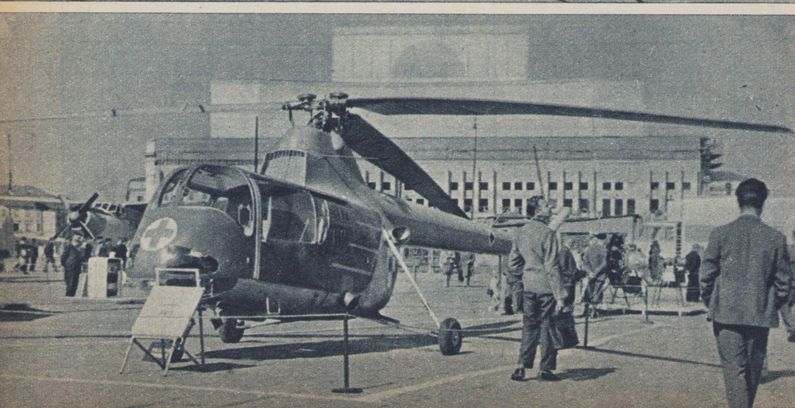
NOWA WYCIĄGARKA



Zakłady Pfeifer, specjalizujące się od 25 lat w budowie wyciągarek szybowcowych, produkują obecnie seryjnie nową wyciągarkę (powyżej) z silnikiem 100 lub 140 KM, wyróżniającą się ulepszoną konstrukcją zwijaka (poniżej), zapewniającą większą żywotność liny holowniczej. Ciężar wyciągarki 1 300 kG, przekładnia 3,09:1, lina Ø 4,2 lub 4,6 mm o długości 1 500 m.







WYŻEJ: Nowy, dwumiejscowy samolot sportowy M-4 „Tarpan". **Z LEWEJ:** Nowy szybowiec akrobacyjny SZD-21 „Kobuz".

Z PRAWEJ: Plan sytuacyjny wystawy z zaznaczeniem wszystkich eksponatów.

Z LEWEJ, PONIŻEJ: Nowy śmigłowiec wielozadaniowy SM-2 w wersji sanitarnej.

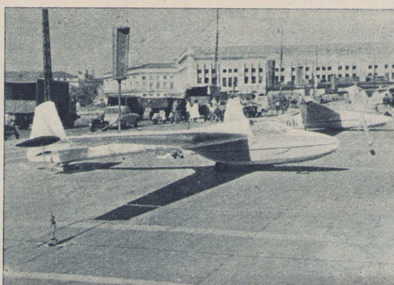
WYSTAWA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

W dniach od 21 do 30 września br. była czynna na Placu Zwycięstwa w Warszawie wystawa piętnastoletniego dorobku przemysłu lotniczego Polski Ludowej. Oprócz sprzętu lotniczego na wystawie zostały pokazane eksponaty z produkcji ubocznej naszych zakładów lotniczych, jak np. motocykle, lodówki, piecyki gazowe i samochody-chłodnie. Na tegorocznej wystawie przedstawiono publiczności po raz pierwszy nowości naszego przemysłu — samoloty: M-4 „Tarpan" i AN-2, silniki: WN-6, Asz-62IR i LiT-3 oraz szybowiec SZD-21 „Kobuz". Po raz pierwszy w Warszawie zostały pokazane również szybowce SZD-25 „Lis" i M-3 „Pliszka", samoloty PZL-104 „Wilga" i S-4 „Kania-3", wyciągarka samojezdna „Tur" oraz szereg silników i śmigieł lotniczych, a także radiostacja szybowcowa RS-1. Wystawa cieszyła się dużym zainteresowaniem mieszkańców stolicy i przyjezdnych gości.

Nasz fotoreportaż przedstawia ciekawsze fragmenty wystawy i jest uzupełniony jej planem sytuacyjnym.

Zdjęcia:
JANUSZ WOJCIECHOWSKI



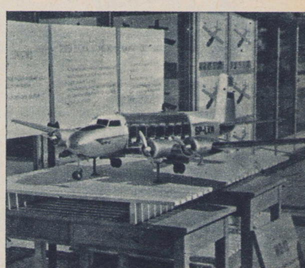


WYŻEJ: Nowy samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga". NIŻEJ: Jeden z eksportowych samolotów sportowo-turystycznych PZL-102B „Kos".

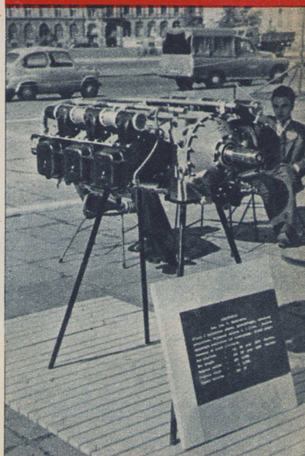
WYŻEJ: Nowy szybowiec treningowy SZD-25 „Lis". NIŻEJ: Wyciągarka samobieżna „Tur", dalej — śmigłowiec SM-1W i samolot TS-8 „Bies".



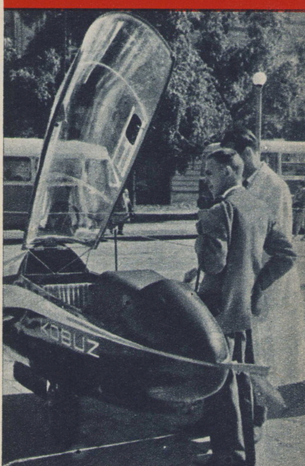




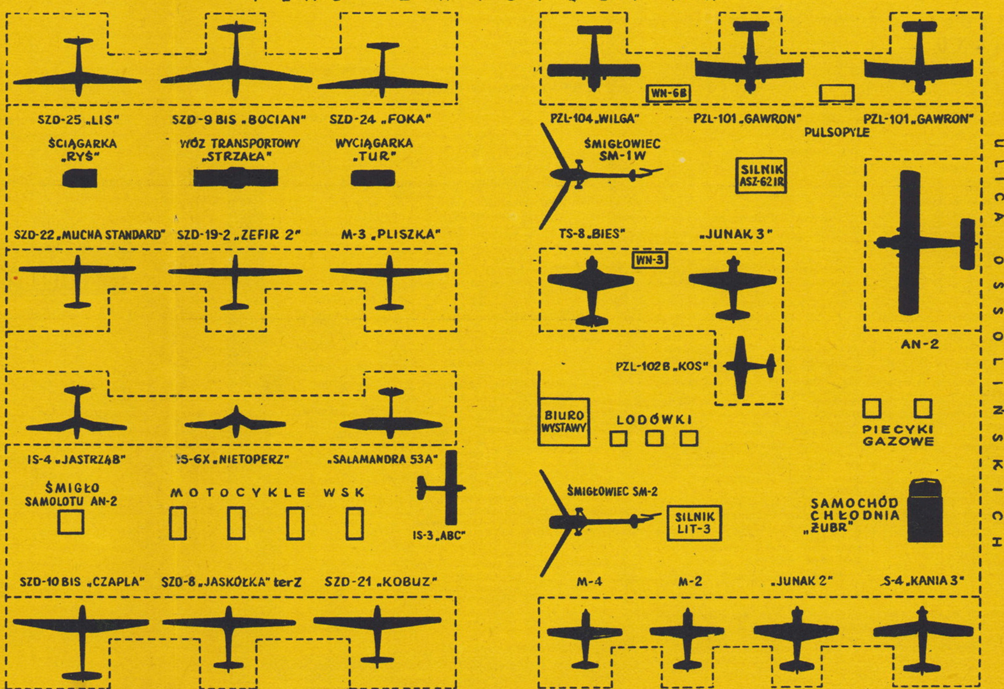
Model nowego samolotu komunikacyjnego MD-12.



Nowy silnik lotniczy WN-6 o mocy startowej 195 KM przy 2 600 obr/min, przeznaczony m. in. dla samolotów M-4 „Tarpan" i PZL-104 „Wilga".



Unoszona do góry osłona kabiny w nowym szybowcu akrobacyjnym SZD-21 „Kobuz".





MECZ LOTNICZY JELENIA GÓRA – POZNAŃ

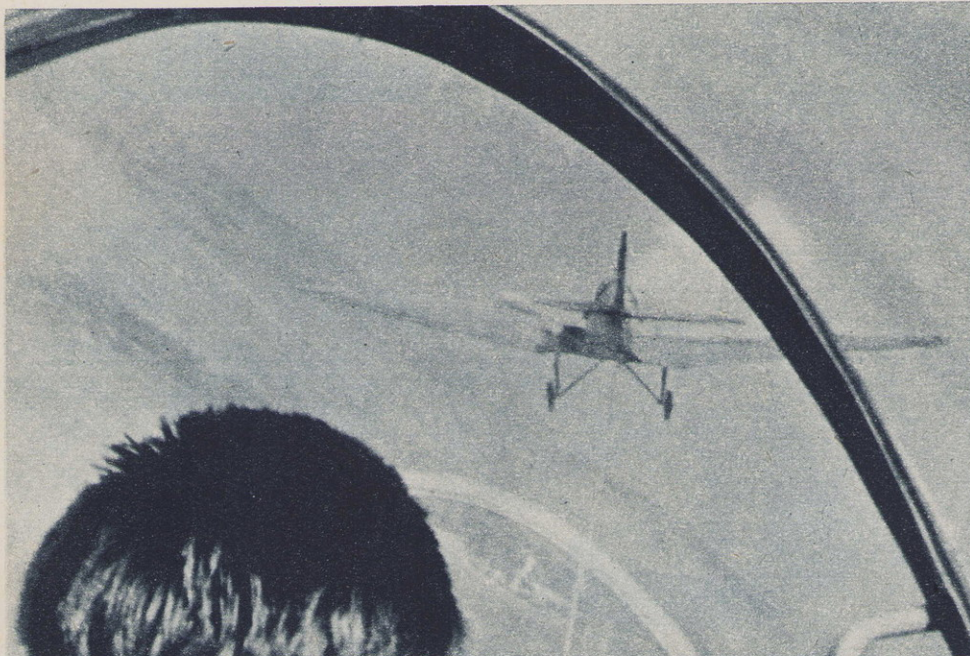
W niedzielę dnia 17 września br. Aeroklub Jeleniogórski zorganizował mecz lotniczy z Aeroklubem Poznańskim, połączony ze startem balonu wolnego (z Cieplic) oraz pokazami.

Impreza trwała przez wiele godzin, ale kilkanaście tysięcy widzów nie nudziło się ani przez chwilę. Konkurencja szybowcowa, samolotowa i spadochronowa na przemian absorbowały uwagę kibiców. Próbą dla spadochroniarzy były dwa skoki z wysokości 1 200 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu (10 sekund) na celność lądowania. Szybowników punktowano za wykonanie układu akrobacji obowiązkowej na „Musze Standard" i lądowanie na punkt. Piloci samolotowi walczyli na trasie nawigacyjnej prowadzącej po łuku oraz w próbach technicznych na lotnisku.

Sprawnie działająca komisja sędziowska i radiofonizacja lotniska pozwalały na bezpośrednie informowanie widzów o uzyskiwanych rezultatach, co znacznie zwiększało atrakcyjność tego co działo się na polu wzlotów. Prawdziwą sensacją stał się przelot docelowy balonu wolnego „Poznań", pilotowanego przez inż. Zbigniewa Laszkiewicza. Po starcie z Cieplic i kilkunastokilometrowym przelocie balon — ku zdumieniu i zachwytowi zebranych tłumów — wylądował na jeleniogórskim lotnisku.

Mecz zakończył się zdecydowanym zwycięstwem Aeroklubu Jeleniogórskiego, ale największy sukces odniosło lotnictwo sportowe z tak udanej imprezy propagandowej. Zarządowi AJ — a szczególnie prezesowi **Władysławowi Kuczerze** i pełniącemu obowiązki kierownika **Tadeuszowi Kaczmarkowi** — należą się słowa wielkiego uznania.

W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli: samolotowa — zespołowo — Jelenia Góra, indywidualnie — **Stanisław Babiarz** (AJ); szybowcowa — zespołowo — Poznań, indywidualnie — **Rajmund Jakób** (AP); spadochronowa — zespołowo — Jelenia Góra, indywidualnie — **Witold Bródka** (AJ). Z uczestników meczu bardzo dobrą formą sportową wyróżnili się spadochroniarze jeleniogórscy. (pj)



Za samolotem. Foto: L. Stępień

HARCERSKIE SKRZYDŁA NA DOLNYM ŚLĄSKU

BILANS kilkuletniej pracy Harcerskiego Ośrodka Lotniczego Dolnośląskiej Komendy Chorągwi ZHP przedstawia się bardzo pomyślnie. Niezależnie od istniejących kilkudziesięciu drużyn i zastępów lotniczych prowadzona jest szeroka działalność lotnicza w Hufcach Dolnośląskich. Harcerze korzystają z 35 modelarni lotniczych. Ilość wyszkolonych specjalistów od 1957 r. przedstawia się na Dolnym Śląsku następująco:

1957 rok — kurs przodowników modelarstwa lotniczego (podinstruktorów) ukończyło 13 harcerzy, w drużynach lotniczych wyszkolono 140 modelarzy.

1958 rok — kurs drużynowych lotniczych ukończyło 15 harcerzy, kurs sprawnych lotniczych ukończyło 24 zastępowych. Wyszkolono we Wrocławiu 10-ciu pilotów szybowcowych III klasy. W drużynach lotniczych wyszkolono 165 modelarzy.

1959 rok — wyszkolono 17-tu instruktorów modelarstwa lotniczego, w tym 4 na kursie GK ZHP, a 13 we Wrocławiu, 4 pilotów szybowcowych do klasy III, 14 skoczków spadochronowych oraz 4 skoczków wysłano na kurs prowadzony przez GK ZHP.

1960 rok — na obozie spadochronowym we Wrocławiu wyszkolono 19 harcerzy, przy czym 6-ciu wysłano na treningi do Lubienia Kujawskiego. Wyszkolono 7-miu pilotów III kl. W drużynach lotniczych za 1959 r .wyszkolono 680 modelarzy.

1961 rok — Harcerski Ośrodek Lotniczy skierował na szkolenie LPW I st. 37-miu harcerzy. Kurs spadochronowy we Wrocławiu ukończyło 24 harcerzy, na kurs instruktorów modelarstwa lotniczego organizowany przez GK ZHP w Lesznie przyjęto z Dolnego Śląska 18 harcerzy.

Obecnie HOL posiada 9-ciu pilotów samolotowych harcerzy, 6-ciu instruktorów spadochronowych, 2 instruktorów wieżowych, 4-ch instruktorów szybowcowych (współpracowników) oraz wielu współpracujących instruktorów modelarstwa lotniczego. Harcerze wysłani w tym roku na kurs instruktorów modelarstwa lotniczego mieszkają na terenach przeważnie nie objętych dotychczas pracą lotniczą, w związku z czym stanowią poważną nadzieję na dalszy rozwój. Poprowadzą oni pracę na swoim terenie od jesieni br.

Harcerze Dolnego Śląska posiadają na swoim koncie piękne wyniki indywidualne. Dh Henryk Czyż jest rekordzistą Polski w skoku na celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m. Dh Tadeusz Kłos w 1958 r. na międzyklubowym spotkaniu w Poznaniu w klasie mistrzowskiej zajął pierwsze miejsce modelem szybowca A-2. Dh Józef Krupa zajął 1-sze miejsce w kat. modeli A-2 na XXIV Ogólnopolskich Zawodach modeli Latających w Białymstoku. Dh Józef Benedykt zajął 1-sze miejsce na Mistrzostwach Polski Modeli Latających w Ciechanowie, zdobywając tytuł mistrza Polski na 1961 r. zakwalifikowany został do Mistrzostw Świata.

Tak wyglądają wyniki naszych harcerzy w skali krajowej, natomiast w skali wojewódzkiej i miejskiej przedstawiają się następująco: 1957 r. — w kategorii modeli szybowców A-1 mistrzem Wrocławia został Dh Kazimierz Noryński, w kat. A-2 Dh Waldemar Świerkowski — obydwaj z 9 Wrocławskiej Lotniczej Drużyny im. Dywizjonu 303 (Szczep Lotniczy „Błyskawica"). Zespołowo 1-sze miejsce również zdobyła w/w drużyna. W zawodach brały udział wszystkie modelarnie z Wrocławia. 1958 r. — w mistrzostwach Wrocławia, w których udział brało ponad 100 modelarzy z Wrocławia i Jeleniej Góry, mistrzem Wrocławia w kategorii modeli szybowców A-2 został Dh Tadeusz Kłos zdobywając 1-sze miejsce; zespołowo 1-sze miejsce w kat. A-1 zajęli harcerze z 9 Drużyny im. Dywizjonu 303. 1959 r. — 15 listopada na zawodach o mistrzostwo Wrocławia 1-sze miejsce i ponownie tytuł mistrza Wrocławia zdobył Dh Tadeusz Kłos (9 DL Dywizjonu 303). 1961 r. — 4 czerwca br odbyły się Zawody Modelarskie o mistrzostwo Wrocławia — zespołowo 1-sze miejsce zajęli harcerze (Szczep „Błyskawica"); zawody organizował Aeroklub Wrocławski. 18 czerwca w Zawodach Wojewódzkich 1-sze miejsce zajął Dh Waldemar Miszkurka z 9 DL im. Dywizjonu 303; dalszych kolejnych 7 miejsc zajęli harcerze w/w drużyny. Zespołowo 1-sze miejsce zajęli harcerze. Zawody organizował Zarząd Wojewódzki LPŻ. Na wiosnę br Hufce Bolesławiec, Lubin Legn., Złotoryja i Wrocław IV otrzymały szybowce typu „ABC" przeznaczone na chwiejnice.

Harcerski Ośrodek Lotniczy Dolnośląskiej Komendy Chorągwi przekazuje za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" serdeczne podziękowanie za pomoc i opiekę:

Dowództwu Wojsk Lotniczych i OPL OK, Zarządowi Głównemu APRL, Aeroklubowi Wrocławskiemu i Jeleniogórskiemu oraz kierownictwu Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim, a także wszystkim osobom i instytucjom udzielającym pomocy dolnośląskim harcerzom-pilotom.

phm
RYSZARD KOMOROWSKI

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 333

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot docelowy 300 km

46 (427) **Zbigniew Wasilewski** – 357 km (5.6.61)
47 (428) **Henryk Krasowski** – 310 km (6.6.61)
48 (429) **Wojciech Mozdyniewicz** – 320 km (5.8.61)

Złote Odznaki Szybowcowe

21 (345) **Edward Chodkiewicz** – 3300 m, 355 km (29.7.61)
22 (346) **Kazimierz Marciniak** – 3320 m, 316 km (15.8.61)
23 (347) **Henryk Krasowski** – 3690 m, 310 km (22.8.61)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

93 (1948) **Ryszard Leja** – 5 h 06 min, 1150 m, 70 km (19.4.61)
94 (1949) **Henryk Włoch** – 5 h 27 min, 1550, 100 km (23.4.61)
95 (1950) **Czesław Szubski** – 6 h 00 min, 1250 m, 162 km (23.4.61)
96 (1951) **Stanisław Konopka** – 5 h 32 min, 1170 m, 82 km (19.5.61)
97 (1952) **Stanisław Mosica** – 6 h 00 min, 1000 m, 60 km (22.5.61)
98 (1953) **Leon Wydra** – 5 h 32 min, 1100 m, 104 km (23.5.61)
99 (1954) **Marian Porwoł** – 6 h 11 min, 1150 m, 100 km (23.5.61)
100 (1955) **Zygmunt Leszczyński** – 5 h 27 min, 1520 m, 105 km (26.5.61)
101 (1956) **Józef Kalinowski** – 5 h 37 min, 1600 m, 70 km (30.5.61)
102 (1957) **Marek Stęplewski** – 7 h 05 min, 1100 m, 65 km (1.6.61)
103 (1958) **Włodzimierz Fiks** – 5 h 37 min, 1770 m, 55 km (17.6.61)
104 (1959) **Andrzej Stankiewicz** – 6 h 49 min, 1240 m, 83 km (24.6.61)
105 (1960) **Stefan Gąsiorowski** – 5 h 41 min, 1570 m, 65 km (24.6.61)
106 (1961) **Zbigniew Totoń** – 6 h 16 min, 1370 m, 56 km (25.6.61)
107 (1962) **Edward Filipiak** – 5 h 06 min, 1250 m, 91 km (25.6.61)
108 (1963) **Leszek Janicki** – 5 h 03 min, 1530 m, 90 km (2.7.61)
109 (1964) **Jarosław Janowski** – 5 h 16 min, 1500 m, 65 km (8.7.61)
110 (1965) **Grzegorz Bąk** – 5 h 02 min, 1230 m, 65 km (12.7.61)
111 (1966) **Krzysztof Drożdż** – 5 h 10 min, 1300 m, 76 km (12.7.61)
112 (1967) **Jacek Krajewski** – 5 h 18 min, 1050 m, 151 km (14.7.61)
113 (1968) **Jerzy Michalak** – 5 h 48 min, 1320 m, 70 km (29.7.61)
114 (1969) **Kazimierz Kozak** – 5 h 29 min, 1250 m, 83 km (4.8.61)
115 (1970) **Zbigniew Głogowski** — 6 h 00 min, 1170 m, 68 km (4.8.61)
116 (1971) **Jerzy Jurecki** – 5 h 11 min, 1620 m, 86 km (5.8.61)
117 (1972) **Maria Olszewska** – 5 h 09 min, 1250 m, 52 km (27.8.61)
118 (1973) **Mieczysław Miedziucho** – 5 h 22 min, 1070 m, 75 km (27.8.61)

Sekretarz Gneralny Aeroklubu PRL

„SKRZYDLATA POLSKA“

rozmawia z mjr. pil. Józefem Grochowskim o VII Samolotowych Mistrzostwach Polski

MAJOR pilot Józef Grochowski był kierownikiem VII Samolotowych Mistrzostw Polski. Pisaliśmy już o tym, że mistrzostwa katowickie zasłużyły sobie ze wszech miar na miano imprezy lotniczej wysokiej rangi. Złożyło się na to wiele elementów, wśród nich zaś bez wątpienia do najpoważniejszych należał wieki wkład rzetelnej pracy i szczerego, młodzieńczego zapału majora Grochowskiego.

Wykorzystując okazję spotkania majora Grochowskiego na lotnisku, proszę go o pół godzinki rozmowy, której przebieg relacjonuję Czytelnikom „Skrzydlatej".

— Jak Pan ocenia poziom umiejętności lotniczych zawodników biorących udział w VII Mistrzostwach Polski?

— Oceniam go jako bardzo dobry. Jest na to sporo dowodów, jak chociażby fakt doskonałego orientowania się załóg w wyjątkowo trudnym terenie Śląska. Miało to odzwierciedlenie szczególnie podczas konkurencji nocnej: nie było w czasie jej trwania przypadków błądzenia w morzu świateł ani innych komplikacji. Zawodnicy, biorąc pod uwagę przebieg całych mistrzostw, wykazali iż umieją latać precyzyjnie w każdych warunkach i nad każdym terenem. To znów świadczy, że są wyszkoleni wszechstronnie. Jestem zdania, aby w następnych kolejnych mistrzostwach warunki konkurencji były stopniowo coraz trudniejsze. Przyczyni się to niewątpliwie do jeszcze większego wzrostu ogólnego poziomu umiejętności pilotów i nawigatorów, i tak już mocno zaawansowanego w stosunku do umiejętności jakimi dysponują lotnicy zagraniczni.

— Czy zauważył Pan może jednak jakieś słabsze punkty w wyszkoleniu załóg uczestniczących w mistrzostwach? Na co by należało zwrócić przede wszystkim uwagę?

— Niektórzy zawodnicy mieli trudności z regularnością latania. Wskazuje to na fakt, iż muszą oni więcej się przyłożyć do techniki dokonywania obliczeń trasy. Wtedy — zniknie problem punktualnego „wyjścia na czas" i liczenia w ostatecznym razie na szczęście.

— Którą z konkurencji ocenia Pan jako najtrudniejszą?

— Ostatnią, nocną. W jej wyniku nastąpiło niemałe „przetasowanie" zawodników. Nawiasem można stwierdzić, że była ona pięknym akordem zawodów: moc satysfakcji odczuwaliśmy obserwując jak nasi piloci i nawigatorzy radzą sobie z fantazją w niełatwych sytuacjach, na bądź co bądź nienajlepszej jakości samolotach.



Mjr pil. Józef Grochowski. Foto: T. Malinowski

— Co Pan sądzi o szansach naszych lotników sportowych w ewentualnym spotkaniu z zawodnikami zagranicznymi?

— Jestem przekonany, że już dziś jesteśmy w stanie wystawić silną grupę sześciu—siedmiu zawodników, których kwalifikacje absolutnie nie są gorsze od umiejętności posiadanych przez lotników zagranicznych. Oczywiście w spotkaniu takim ogromną rolę odegra sprzęt. Automatycznie — problem, prawda? Jeszcze tak, ale gdy niecierpliwie przez wszystkich oczekiwane nowe polskie samoloty, może M-4 „Tarpan", wreszcie znajdą się w aeroklubach, problem zniknie i zdolności naszych pilotów będą mogły zajaśnieć najpełniejszym blaskiem. Chwilowo musimy jeszcze poprzestać na stwierdzeniu, iż posiadany przez nas sprzęt ustępuje — jeśli chodzi o wyczyn — sprzętowi naszych kolegów zza granicy, dysponujących znacznie nowocześniejszymi i sprawniejszymi samolotami.

— Które z zadań stojących przed kierownictwem sportu samolotowego zalicza Pan do rzędu najważniejszych?

— Tych ważnych zadań jest dużo. Ambicją naszą jest, aby wszyscy piloci sportowi uzyskiwali stopniowo I klasę wyszkolenia. Są na to zupełnie realne szanse. Gdy otrzymamy nowe samoloty, to jestem przekonany, iż zgodnie ze starą tradycją nasi piloci mocno staną w czołówce europejskiej. Dążymy również do tego, aby w lataniu klubowym nieodzowne stało się radio. Dobra łączność ziemia-ziemia i ziemia-powietrze wzmoże bezpieczeństwo lotów. Trzeba tu również powiedzieć, że spraw wyszkolenia lotniczego nie można — oczywiście — stawiać pod kątem wyłącznie sportu. Lotnictwo sportowe jest dziś u nas prawdziwą kuźnią kadr dla wszystkich innych dziedzin lotnictwa — komunikacji, lotnictwa sanitarnego, transportowego, gospodarczego i wojskowego. Nasi lotnicy sportowi stanowią szczególnie doskonały materiał na pierwszorzędnych lotników wojskowych.

— Wróćmy jeszcze na chwilę do mistrzostw: jak Pan by określił ich atmosferę sportową?

— Współzawodnictwo o tytuł mistrza nosiło znamiona walki ostrej, twardej, ale — bardzo koleżeńskiej jednocześnie. Zawodnicy rzeczywiście dawali z siebie maximum wysiłku, dążąc do zajęcia jak najlepszych miejsc, lecz ściśle stosowali się zarazem do zasad regulaminu, latali bez jakichkolwiek ominięć prawideł tej wielkiej gry, niezwykle uczciwie. Nie było też i powodów do stosowania żadnych sankcji karnych, np. w postaci dyskwalifikacji.

— A co Pan myśli o ustosunkowaniu się miejscowych władz i społeczeństwa śląskiego do mistrzostw?

— Było wprost kapitalne. Rzadko się spotyka tego rodzaju pomoc i opiekę ze strony terenowych działaczy, przyjaciół i sympatyków lotnictwa. Dali z siebie dużo wysiłku przy współorganizowaniu imprezy. Ze szczególną satysfakcją — jeśli już chodzi o samych gospodarzy mistrzostw — wspominam niezmordowaną aktywność Stanisława Michniewskiego i Zygmunta Dubickiego. Ileż ci ludzie mają w sobie lotniczego entuzjazmu i niespożytej energii!

Chciałbym, jeśli można, życzyć: wszystkim aeroklubom takiego prezesa jak Stanisław Michniewski, a miastom takiego aeroklubu jak Śląski.

Czas nagli, trzeba skończyć rozmowę. Dziękując majorowi za interesującą wypowiedź spoglądam mimo woli na jego mundur i przysypte na nim baretki kilku wysokich odznaczeń bojowych. Jest wśród nich Krzyż Walecznych i Krzyż Partyzancki. Pomyślałem sobie, że dzielny człowiek wykona swe zadania — tak na froncie, jak i w czasie pokoju — zawsze w podobny sposób: z energią, zdecydowaniem i bez reszty.

Rozmawiał: J. ZARĘBSKI

Notatki
Z POZIOMU LOTNISKA

HENRYK SEGNO

80-letni, drobny, pochylony człowiek wszedł do pokoju kierownictwa mistrzostw. Twarz – skądś mi znana, ach, to przecież jeden z najstarszych polskich lotników, pan Henryk Segno. Człowiek, który **już latał** w samych początkach tego wieku. Cel wizyty wyłuszczył krótko:

– Chcę wam w czymś pomóc, koledzy. Zatrudnijcie mnie przy czymkolwiek, na pewno się przydam. Specjalnie po to przyjechałem.

Czy potrzebne są tutaj słowa o entuzjaźmie, aktywności i ukochaniu lotnictwa?

GDYBY TAK WSZĘDZIE...

Podsłuchana rozmowa:

– Chłopie, zrób no coś z ochroną lotniska przed naporem tłumów.

– Już lecę po swych chłopaków! (poleciał, łazikiem)

– A wy piszcie fachowo i pilnujcie wyników.

– Musowo!

– Czy sprzęt macie przygotowany?

– Od dawna.

Osoby rozmowy: prezes Aeroklubu Śląskiego, oficer milicji, dziennikarze, sprawozdawcy radiowi i operatorzy telewizji. Cóż, pozazdrościć takiego stosunku między działaczami klubowymi, a przedstawicielami MO i organów informacji publicznej.

GORNICY Z „WUJKA" I KWIATY

Załogi samolotów, przylatujących na lotnisko katowickie w pierwszym dniu mistrzostw, bezpośrednio po wyjściu z maszyn witane były serdecznie przez gospodarza mistrzostw, prezesa Aeroklubu Śląskiego Stanisława Michniewskiego oraz trzech górników z kopalni „Wujek“ w tradycyjnych czarnych uniformach i jedną uroczą kobietę. Uściski dłoni, kwiaty z niewieścich rąk, dużo przyjacielskich, miłych słów i życzeń sukcesów. Oto nazwiska tych górników, szczerych przyjaciół lotnictwa: Piotr Bednarz, Ludwik Zmyślony i Ignacy Woźniak. Wszyscy trzej oraz pani Krystyna Płaszewska (kwiaty!) byli bardzo przejęci swą funkcją.

NA SĘDZIOWSKIM POSTERUNKU

Niski, ogorzały, sympatyczny pan niezmordowanie biega z taśmą i mierzy z pomocnikiem odległość od chorągiewki do koła samolotu. Powtarza to wiele, wiele razy. W krótkich przerwach pali papierosa i patrząc w niebo na akrobacyjną wiązankę „Junaka“, mówi do siebie: „To ma być ranwers, chłopie? Sknociłeś. Ale immelmana nie spaskudź... o, tak dobrze, fachowo, teraz wywrót, no, abyś tylko looping i beczki wykonał ładnie...“

Dla Kazimierza Chorzewskiego niebo nad lotniskiem w Katowicach jest dobrze znane. Trzydzieści lat temu zrzucał tu meldunek uczestnicząc w wielkim locie dookoła Polski. Zajął w nim pierwsze miejsce. Jego kolegami byli Żwirko, Wigura, Giedgowd i inni sławni lotnicy sportowi. Sam — świetny pilot i uczestnik niezliczonej ilości zawodów, rajdów, zlotów — z wielkim znawstwem ocenia popisy młodych zawodników.

Znów kończy dobieg kolejna maszyna. Znów pan Chorzewski biegnie z lekkością młodzieńca do taśmy, mierzy, notuje, a potem patrzy w niebo. To „Junak“ przechodzi właśnie w nurkowanie.

Ano, to stara prawda: miłość do lotnictwa czyni człowieka długo młodym.

UCIEKAJCIE KOMISARZE!

Niektórzy zawodnicy mieli ciężarki do zrzutu meldunków zbyt dużej wagi. Kierownik mistrzostw mjr pil. Józef Grochowski na jednej z porannych odpraw zwrócił na to uwagę:

– Koledzy, po co wam tak potężne. ciężary? Chcecie pozabijać niewinnych komisarzy?

Głos z grupy zebranych:

– Ale na nich są napisy: „Serdecznie witamy!"

NAJLEPSZA PROPAGANDA

Pokazy lotnicze, jakie rozpoczęły się w dwie godziny po uroczystości oficjalnego zakończenia mistrzostw, trwały 2 godziny i 35 minut. Czas ten, w porównaniu z ostatnimi pokazami centralnymi w Łodzi, które trwały 70 minut oraz fakt, iż całe przygotowania i trening nad lotniskiem katowickim zamknęły się w niecałym jednym dniu — wymownie świadczy o wysokim poziomie umiejętności załóg. Dzięki temu istniała gwarancja sprawnego przeprowadzenia wielkiego, bardzo urozmaiconego widowiska (ponad 20 numerów, płynnie jeden za drugim), które podziwiały tłumy mieszkańców Śląska. Wielkie słowa uznania dla kierownictwa pokazów i dla ich wykonawców!

MODELARZ
LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

Radiomodele zakończyły sezon

W dniu 24 września br. na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz odbyły się międzyklubowe zawody modeli zdalnie sterowanych. Konkurencję rozegrano jedynie w kategorii modeli szybowców jednoczynnościowych.

Na starcie stanęło 8 modeli. Klasyfikacja końcowa przedstawia się następująco: 1. **Kazimierz Ginalski — Aeroklub Warszawski — 912 pkt**, 2. Jan Bury — Aeroklub Poznański — — 659 pkt, 3. Andrzej Łabęcki — Aeroklub Poznański — 296 pkt, 4. Bogusław Spunda — Aeroklub Warszawski — 145 pkt, 5. Stanisław Grzywa — Aeroklub Gliwicki — 50 pkt. Pozostali zawodnicy sklasyfikowali się z wynikiem zerowym.

Zawody rozegrano w bardzo korzystnych warunkach atmosferycznych. Należy bardzo żałować, że w konkurencji nie wystartowały dwa zgłoszone modele silnikowe: wieloczynnościowy Wielgoszewskiego z Gdańska i jednoczynnościowy Kujawy z Poznania. Pierwszy podczas prób wykazał doskonałą sterowność i opanowanie pilotażu przez zawodnika. Niestety, pechowy wypadek (uderzenie w stół) wyeliminowało ten ciekawy model z konkurencji. Model Kujawy nie był jeszcze dopracowany.

Słabe wyniki zawodów spowodowały, że po ich zakończeniu zebrała się podkomisja zdalnego sterowania Komisji Modelarstwa Lotniczego APRL celem przeanalizowania sytuacji w tej dyscyplinie modelarstwa. Postanowiono, że na przyszłość zawody muszą być połączone z obozem przygotowawczym, gdzie zawodnicy będą mogli potrenować i dostroić aparaturę korzystając z konsultacji fachowców - radiotechników.

A. TRZCIŃSKI



Modele szybowców na mistrzostwach świata

MISTRZOSTWA świata zgromadziły czołówkę najlepszych modelarzy. Stąd też nasuwa się retoryczne pytanie co nowego tu zaprezentowano. Aby na to pytanie dać wyczerpującą odpowiedź, należy omówić chronologicznie wszystkie elementy, które decydują o wyniku sportowym. Zacznę od projektu konstrukcyjnego modelu. Zgodnie z opinią większości twierdzę, że rewelacji nie zanotowano. Prezentowano modele o różnych układach i konstrukcjach powszechnie stosowanych w kraju. Wielu zawodników miało konstrukcje zbliżone do modeli Zindberga, Sokołowa i innych znanych modelarzy.

Jedyną nowość w dziedzinie technologii wykonywania modeli zaprezentował zawodnik USA — Lortz. Kadłuby w jego modelach wykonane były z tworzywa porowatego (pianka), powierzchniowo utwardzonego szkłem wodnym. Ciężar takiego kadłuba, jak twierdził wykonawca, nie jest wcale większy od konwencjonalnej metody wykonywania kadłubów przy zastosowaniu balsy, a wytrzymałościowo znacznie ją przewyższa.

Modelarze na ogół twierdzą, że w konstrukcji modelu szybowca już niewiele da się zrobić i w związku z tym cały swój wysiłek skierowali w zmechanizowanie i udoskonalenie techniki holowania. Włosi i Francuzi wymyślili specjalne zaczepy holownicze, które umożliwiały im sterowanie modelem na holu. Wypuszczenie modelu do lotu następowało tam, gdzie sobie tego życzył zawodnik. Dało się zaobserwować u wielu zawodników dużą znajomość zjawisk meteorologicznych.

Jak na tym tle wyglądały szanse naszych zawodników? Jeżeli chodzi o modele to twierdzę, że nie były one gorsze od innych i latały dobrze. Braki były oczywiste w mechanizacji i znajomości meteorologii. Modele naszych zawodników często latały tam gdzie chciały, wbrew woli zawodnika. Również anemiczna mechanizacja naszych modeli w postaci wychylanego steru kierunku też zawodziła. Po zmechanizowaniu modeli tak, żeby można było nimi sterować na holu i przyswojeniu zasad meteorologicznych, można liczyć na sukcesy. Czas już wyrugować utarty slogan, że szybowcem wygrywa się przypadkowo.

E. OSINSKI

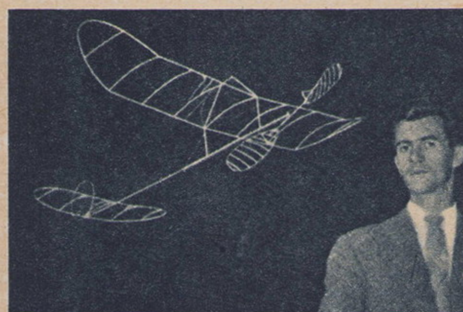
Powyżej: Włoch P. Soave przygotowuje się do decydującej rozgrywki. Niżej: Szwed G. Kalen, który zajął trzecie miejsce. Foto: E. Osiński



NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA



Aktualny rekordzista świata w kategorii mikromodeli Max Hacklinger (NRF), który w Cardington ustalił wynik 44 min, 20 sek. Poniżej: Soltan Oczody (Węgry), posiadacz nowego rekordu krajowego 30 min, 41 sek. Na mistrzostwach mikromodeli zajął 9 miejsce. Hacklinger zajął 13 miejsce najlepszym wynikiem 22 min, 21 sek. Rekord ustalił poza konkursem.



ZANOTOWALIŚMY ostatnio ceny silników, jakie sprzedawane są w Warszawskiej CSH. Bambino — 0,5 cm³ — 260 zł, Wilo — 1,5 cm³ — 295 zł. Super Sokół — 5 cm³ — 631 zł, Zeiss — 1,5 cm³ — 260 zł, Jaskółka — 2,5 cm³ — 194 zł, Trzy Alagi po 180, 220, 300 zł. Jest zatem w czym wybierać.

★

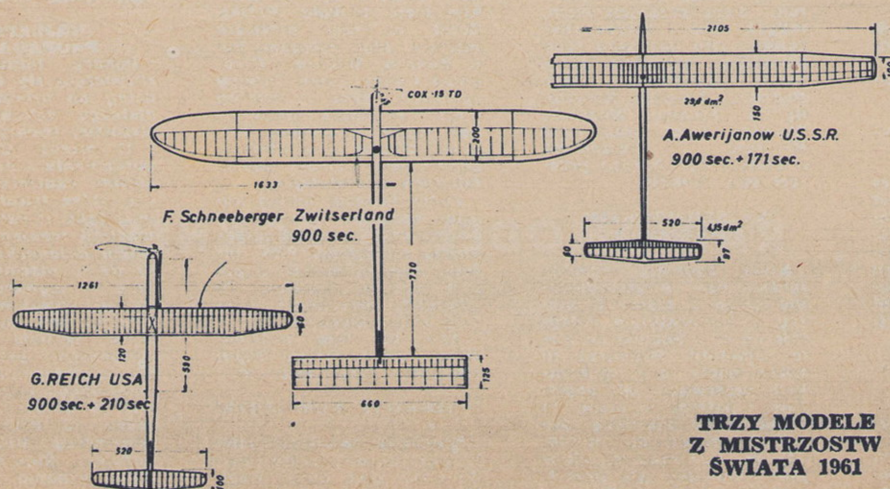
VLADIMIR PROCHAZKA, znany konstruktor i publicysta modelarski z Czechosłowacji, opracował ostatnio mały model szybowca A-1, którego plan wydało wydawnictwo politechniczne w Pradze. Ten sam autor jest współtwórcą ostatnio wydanych dwóch książek o budowie modeli latających i silnikach modelarskich.

★

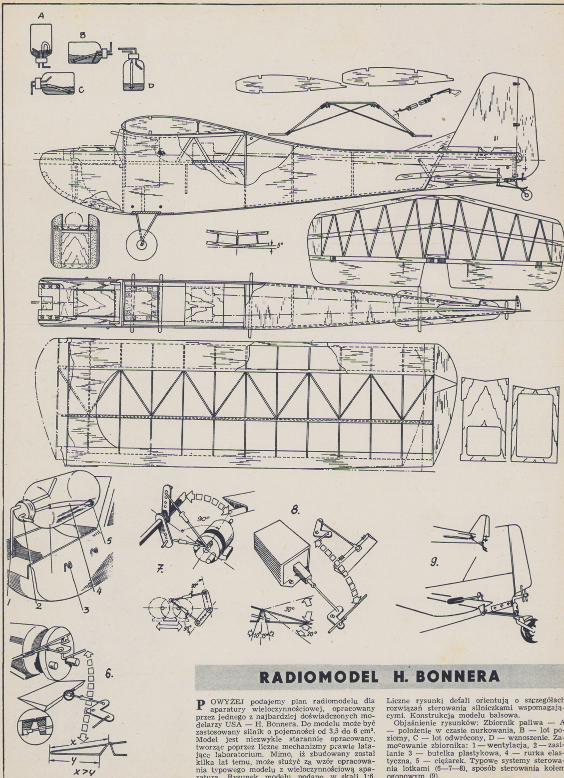
Z. PIĄTKOWSKI z Warszawy opracował ciekawy regulator obrotów silników modelarskich. Regulator przeznaczony jest dla modeli zdalnie sterowanych. Doskonałość pracy tego urządzenia mieliśmy możność stwierdzić osobiście, a wkrótce podamy jego opis wraz z rysunkami, co obiecał konstruktor.

★

KOMPLETNY MODEL z napędem gumowym, wykonany z tworzyw sztucznych jako zestaw do budowy, wyprodukowała jedna z firm japońskich. Rozpiętość 460 mm — i wielkie szanse szerokiego rozpowszechnienia.



TRZY MODELE Z MISTRZOSTW ŚWIATA 1961



RADIOMODEL H. BONNERA

POWYŻEJ podajemy plan radiomodelu dla aparatury wieloczynnościowej, opracowany przez jednego z najbardziej doświadczonych modelarzy USA — H. Bonnera. Do modelu może być zastosowany silnik o pojemności od 3,5 do 6 cm³. Model jest niezwykle starannie opracowany, tworząc poprzez liczne mechanizmy prawie latające laboratorium. Mimo, iż zbudowany został kilka lat temu, może służyć za wzór opracowania typowego modelu z wieloczynnościową aparaturą. Rysunek modelu podano w skali 1:6. Liczne rysunki detali orientują o szczegółach rozwiązań sterowania silniczkami wspomagającymi. Konstrukcja modelu balsowa.

Objaśnienie rysunków: Zbiornik paliwa — A — położenie w czasie nurkowania, B — lot poziomy, C — lot odwrócony, D — wznoszenie. Zamocowanie zbiornika: 1 — wentylacja, 2 — zasilanie 3 — butelka plastykowa, 4 — rurka elastyczna, 5 — ciężarek. Typowe systemy sterowania lotkami (6—7—8), sposób sterowania kołem ogonowym (9).

CZERWONA LAMPKA NIE ZGASŁA!

Codziennie nieomal obserwujemy na niebie smukłe sylwetki samolotów odrzutowych, podziwiamy precyzję i piękno ich lotu, jesteśmy dumni, że w szeregach naszego ludowego lotnictwa znajdują się świetnie wyszkoleni piloci. Duma ta jest w pełni uzasadniona. Tak jest naprawdę. Latanie na nowoczesnych maszynach bojowych — to jednak nie tylko samo piękno i poezja, to nie tylko to, co widzimy z ziemi, okiem widza. Często pilot znajduje się w sytuacji, której nie można określić inaczej jak — trudna. Sytuacje takie — jak mówią doświadczeni lotnicy — są jednak po to, aby je opanować. Gdy jest już wyjątkowo „nie typowo" **zawsze** pomogą koledzy.

Posłuchajmy dwóch krótkich opowieści będących odzwierciedleniem przeżyć naszych lotników wojskowych, przeżyć, jakie zdarzyć się mogą w praktyce codziennego szkolenia. Konfrontując wrażenia z nich odniesione z odczuciem piękna, jakie ogarnia nas na widok lecącego samolotu, pomyślmy zarazem, iż służba obrońców naszego nieba jest nie tylko zaszczytna, lecz zarazem trudna, odpowiedzialna, wymagająca hartu ducha, odwagi i wielkich umiejętności.

Opowiadania te prezentujemy Wam za uprzejmym zezwoleniem bratniej redakcji tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże".

PILOCI stali w dwuszeregu. Analizowali meldunek z rozpoznania pogody. Dowódca powiedział:

Aktualny jest drugi wariant, to jest loty w trudnych warunkach atmosferycznych.

Następnie dowódca poinformował, iż na północny zachód od lotniska pogoda jest bezchmurna, a z tego właśnie kierunku oczekiwaliśmy zmiany pogody w naszym rejonie. Dane te potwierdził dyżurny meteorolog.

— Gdyby w ciągu lotów pogoda się poprawiła, przejdziemy na pierwszy wariant, czyli loty w zwykłych warunkach atmosferycznych.

Wysłuchaliśmy wskazówek kierownika lotów dotyczących lądowania na zapasowym pasie oraz czynności na wypadek utraty łączności ze stanowiskiem dowodzenia.

Czekaliśmy w domku startowym na poprawę pogody, ponieważ zaplanowane mieliśmy dwa loty według systemu w zasłoniętej kabinie. Minęły dwie godziny, goniec ogłosił zbiórkę. Na niebie nie było ani jednej chmurki. Tylko księżyc uśmiechał się do nas całą powierzchnią swej okrągłej buzi.

Wystartowaliśmy. W czasie drugiego lotu, kiedy dźwignię kranu podwozia przestawiłem w położenie „wypuszczone", obserwując jednocześnie lampki sygnalizujące położenie podwozia stwierdziłem, że lampka czerwona sygnalizująca podwozie prawego koła w położeniu schowanym nie zgasła, nie zapaliła się również lampka zielona tego koła sygnalizująca położenie „wypuszczone". Prawe koło nie wyszło. Dźwignię kranu podwozia przestawiłem znów w położenie „schowane". Potem powtórzyłem czynność poprzednią: prawe koło pozostawało nadal w położeniu schowanym.

Sprawdziłem jeszcze raz lampkę, aby rozwiać wątpliwości. Zameldowałem o tym kierownikowi lotów. Usłyszałem w słuchawkach:

— Przejdźcie na drugi krąg, schowajcie podwozie, a następnie ponownie dźwignię przestawcie w położenie wypuszczone.

Czynność tę wykonuję skrupulatnie po raz trzeci — bez żadnego rezultatu. Melduję znów kierownikowi lotów, który wydaje mi polecenie wypuszczenia awaryjnego podwozia. Znów bez skutku powtarzam czynności. Teraz sytuacja wygląda nieco gorzej, każda minuta przekształca się w godzinę. Znów głos kierownika lotów.

— Wykonujcie ewolucje samolotem.

Wykonuję dokładnie wszystkie polecenia kierownika lotów, jednak wszystko na nic, prawe koło w dalszym ciągu znajduje się w położeniu schowanym. Naciskam przycisk nadajnika, w słuchawkach cisza, nie ma samopodsłuchu. Próbuję mówić, ale nie otrzymuję żadnych odpowiedzi. Przełącznik na tabliczce abonenta przestawiam w położenie „wyzew". Zwracam się do nawigatora:

— Tadziu, słyszysz mnie?

— Tak, bardzo dobrze — odpowiada nawigator.

A więc na domiar złego „wysiadła" radiostacja pokładowa, co jeszcze bardziej pogorszyło sytuację. Nie ma łączności z ziemią.

— Przełącz się — zwracam się do nawigatora, może coś nam poradzą.

Strzelcowi natomiast poleciłem, aby nawiązał łączność przez swoją radiostację. Upływały minuty. Żadnych sygnałów z ziemi nie otrzymywaliśmy. Strzelec odpowiada, że łączności nie ma, ponieważ inne samoloty znajdujące się na ziemi są wyłączone. Jesteśmy więc zdani na własne siły.

— Podają coś — odzywa się nawigator.

Szybko przesuwam przełącznik na tabliczce abonenta. Trudno jest coś zrozumieć. Słowa głuszą sygnały i silne trzaski. W pewnym momencie odzywa się do mnie nawigator zdenerwowanym głosem:

— Rozkazują opuścić samolot.

Spoglądam na paliwomierz. Pozostało niewiele paliwa, a więc czas podjąć decyzję. Wybrać jedno z dwojga, opuszczenie samolotu lub lądowanie przymusowe bez podwozia. Decyduję się jednak na to drugie. Wydaję komendę załodze:

— Przygotować się do przymusowego lądowania.

Na trzecim zakręcie nawigator wystrzelił rakietę, aby zapalono nam reflektory lotniskowe. Dźwignię kranu podwozia przestawiłem w położenie „schowane". Schowało się tylko przednie koło, lewe natomiast pozostało wypuszczone, gdyż ciśnienie w instalacji powietrznej spadło do zera. O schowaniu podwozia nie może być mowy. Spoglądam na paliwomierz. Wskazówki wyjątkowo szybko zbliżają się do zera. Decyduję się na lądowanie na dwa koła, czyli lewe i przednie. Aby wypuścić przednie koło, pociągam za rączkę mechaniczno-awaryjnego wypuszczenia podwozia. Koło wyskakuje pod wpływem silnej sprężyny z łoskotem. Poczułem również wstrząs przy prawym kole, spoglądam na czerwoną lampkę — zgasła. Obserwuję teraz lampki zielone — palą się wszystkie trzy, a więc podwozie wyszło.

— Mam łączność z ziemią — słyszę głos strzelca.

— Zameldiuj, że podwozie wyszło. Idziemy do lądowania — odpowiedziałem mu.

Ppor. pil. ZBIGNIEW WILKOWSKI

KATARZYNA WITKOWSKA

LOT NIEBIESKI

Tłumaczymy na dzisiaj Dedalową
legendę —
tęsknotę
za wymiarem innym niż codzienność
Z niewoli płaskiej dwukierunkowości
wyrywamy się przypinając skrzydła
Drążymy granitowy ocean nieba

Tam
Gdzie złota gwiazda — słońce
migoce w szafirowej przepaści jak płatek
śniegu

tam
gdzie maska wtłacza do płuc
zabrany z ziemi rozsądek

tam
gdzie ziemia jest tylko
błękitnym wspomnieniem...

tak łatwo byłoby uwierzyć
że jej wcale nie ma...



SPOTKAMY SIĘ POD CHMURAMI

Ciemna, bezksiężycowa noc. Niskie, czarne chmury. Na podejściu palą się czerwone światła. Na pasie startowym — też. Przy samolotach, równiutko ustawionych na stoiskach, kręcą się mechanicy. Przygotowują maszyny do lotów.

Piloci patrzą w niebo. Kręcą głowami. Nie wierzą. Samoloty nie przypominają ptaków; lufy ich działek sterczą jak kolce jeżozwierza. One zdają się również nie wierzyć.

Dowódca zastanawia się długo. Nie mógł się doczekać tych chmur. Naraz — są. Niskie, czarne. Za niskie i za czarne. Dowódca rozmawia z instruktorami, dowódcami eskadr. Naraz od grupy, którą tworzą, odrywa się dowódca eskadry. Następnie kierownik lotów; idzie w stronę stanowiska dowodzenia. Więc jednak... Zapala się sygnał oznaczający rozpoczęcie lotów dla naszej eskadry.

Wsiadamy ze Stasiem do dwusteru, by „oblatać" pogodę. Pogodę...? Podstawa chmur wynosi najwyżej 250—300 metrów. Warstwa chmur kończy się na wysokości 3 000 metrów. Na wysokości 4 000—5 000 metrów zaczyna się warstwa chmur białych, postrzępionych. Przebijają przez nie światełka gwiazd. Iskrzą się na wszystkie możliwe sposoby. Wygląda to jak miasto w nocy. Jak lotnisko lub rój samolotów. Prawdziwe miasta, lotniska, samoloty — leżą nisko w dole. Śpią...

Bardzo nieprzyjemne warunki — mówię. — Bardzo...

Po jednym zajściu lądujemy. Kołując mijamy pilotów. Czekają. Domyślam się co mówią: że poleci teraz „jeleń", wyląduje i — na tym się skończy. Ja też tak myślę. Mijamy samoloty bojowe.

— Bierz — mówi dowódca eskadry. — Bierz i leć.

— To będzie trudne — mówię. — Miałem przerwę w lataniu w nocy.

On wie o tym, że miałem przerwę. I zna mnie.

— Ty sobie nie dasz rady?! — pyta. — Ty?

Robi mi się przyjemnie i... wstyd. Robię w tył zwrot, biegnę, wsuwam się do kabiny samolotu. Po wielu czynnościach i manipulacjach — odrywam się od ziemi. Jeszcze chwila i melduję gotowość przebijania chmur.

A oto i one. Są czarniejsze, niż można było przypuszczać z ziemi. Mimo to czuję się silny, bezpieczny. Silniejszy niż na ziemi. Nie myślałem, że tak się poczuję. Przewidział to jedynie ten, który mnie wysłał — dowódca eskadry.

— Uwaga, uwaga — słyszę przez radio. — Ja — „Krater 60". Przechodzę na inny kanał, by udzielić pomocy załodze znajdującej się w niebezpieczeństwie.

Jest to informacja dla mnie: że na razie nie będą się mną zajmować.

Przechodzę i ja na inny kanał. Słyszę w eterze wołania z ziemi. Wołania z wielu miejsc, z wielu lotnisk. Potem słyszę go:

— Ja „Orzeł 25" — wzywam pomocy, wzywam pomocy!

Ci z ziemi pytają go o paliwo. Odpowiada. Paliwa ma mało, bardzo mało. Nie wie, gdzie się znajduje. Nie wierzy...

Z kilku stron naraz padają rozkazy opuszczenia samolotu. Pilot nie odpowiada. Wiadomo tylko, że kontynuuje swój lot. Paliwa musi być więcej niż podał. Więcej niż wskazują przyrządy. Tylko — o ile więcej? Czy wystarczy?

Słyszę głos kierownika lotów mojego lotniska. Każe błądzącemu nawiązać łączność z radionamiernikiem. Tam umiejscawiają samolot: znajduje się w odległości 30 km od lotniska, leci z kursem 250 stopni. Więc niech ląduje. Niech ląduje!

A ja? Przebiłem już swoje chmury. Wyszedłem na prowadzącą. Odszedłem od prowadzącej. Wykonałem manewr z myślą o lądowaniu. Na wysokości trzech tysięcy metrów ponad pierwszą warstwą chmur ujrzałem w powodzi gwiazd — gwiazdę zieloną, dziwną. Dziwną, ponieważ nie była to gwiazda. Był to samolot. On! Wypuściłem pokładowy reflektor. Gruchnąłem za nim.

— Kto ty jesteś? — spytał cichym, drżącym głosem w momencie, gdy go mijałem.

Zgłupiałem. Wypuściłem hamulce, zrównałem się z nim.

— 032 — powiedziałem. — Jestem 032 — przypomniał mi się numer mojego indeksu.

Cisza. I wtedy zrozumiałem: On nie wierzył w to, że widzi reflektor mojego samolotu, w to, że mnie słyszy, że istnieją na świecie numery indeksów. W nic już nie wierzył. Domyśliłem się wszystkiego co przeżył tej nocy.

— Patrz za światłem — starałem się mówić dobitnie, oschle. — Idź za mną. Przyrządy mam w najlepszym porządku. Lecimy na moje lotnisko. Trzymaj się mnie.

Nie odpowiadał. Ale słuchał. Słuchał już tylko mnie. I leciał za mną. Wracała mu widocznie wiara.

Pod nami czarna, bezkształtna masa.

— Spotkamy się pod chmurami — zdążyłem rzucić, zanim zniknął mi z oczu.

Ziemia nie powitała nas światełkami okien podobnymi do gwiazd. Ludzie spali. Bądź co bądź — była to noc. Głęboka, ciemna noc. Jedynie...

— Ta czerwoność... Widzisz tę czerwoność? To lotnisko. Ląduj z prostej.

Ciągle jeszcze nie wierzył. Nie wierzył, że na podejściach i pasie startowym — palą się czerwone światła, że będzie mógł lądować o pracującym silniku, że... Nie wierzył własnemu szczęściu.

Wszystkie oczy wlepione były w podchodzący do lądowania samolot. Wylądował. Lecz kołować ku tym, którzy go wypatrywali — już nie zdążył. Zabrakło paliwa, silnik zgasł.

Nie widziałem się z nim tej nocy. Gdy tylko opuścił kabinę, odwieziono go do jednostki.

A do nas — pilotów, podszedł dowódca.

— No co? Latamy dalej? — spytał.

— Latamy — zawołałem. — Pewnie, że latamy.

★

Spotkaliśmy się podczas urlopu w Zakopanem.

— 032! — wykrzyknął usłyszawszy moje nazwisko. — To ty jesteś 032!

Mieliśmy piękną pogodę.

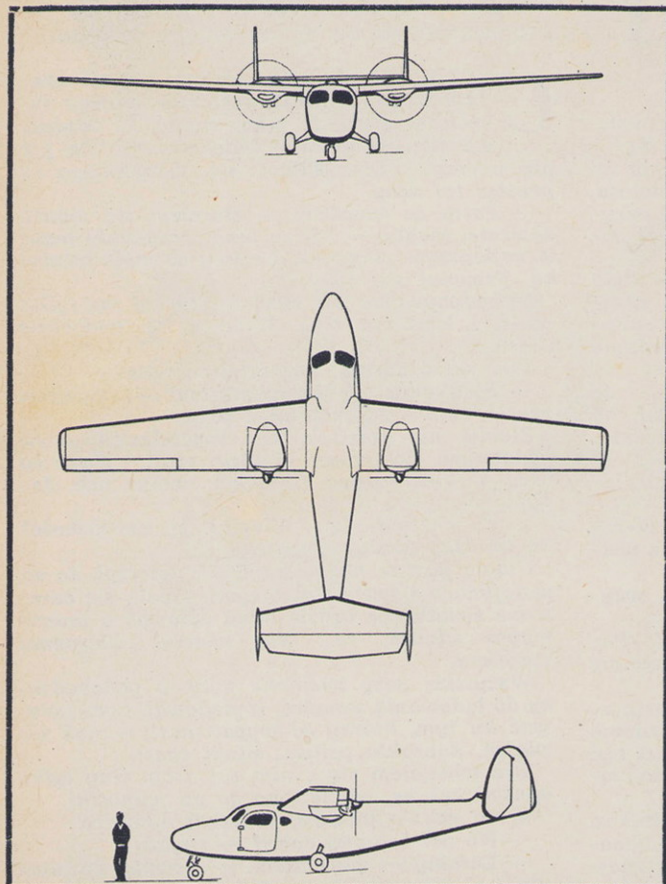
Kpt. pil. JÓZEF RADOŃ

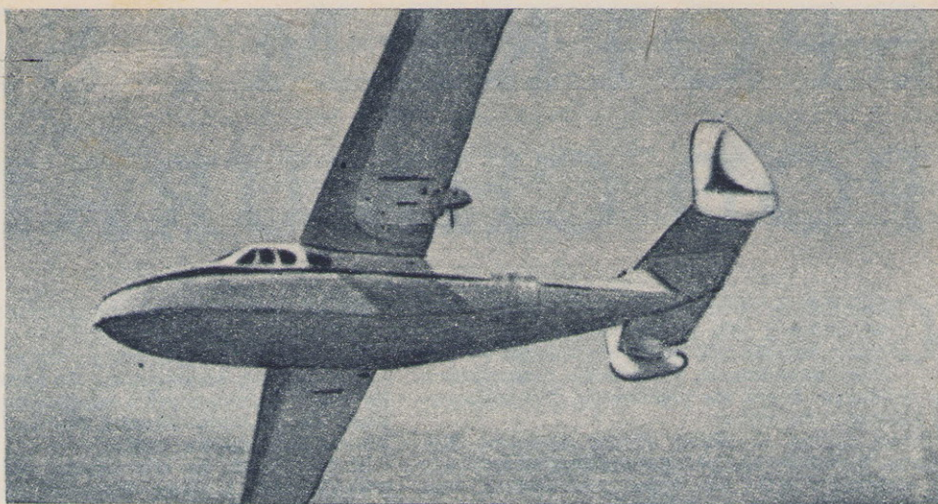
W locie

Foto: J. Szymański



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY IA-45B „QUERANDI” ● ARGENTYNA





ORYGINALNY samolot małej komunikacji i dyspozycyjny IA-45B „Querandi” budowany jest w argentyńskiej wytwórni w Cordobie. Obok swego zasadniczego przeznaczenia samolot ten po niewielkich przeróbkach może być wykorzystany również jako transportowy, sanitarny, fotograficzny lub rolniczy. Prototyp IA-45 odbył swój pierwszy lot w 1957 r. Wersja seryjna (B) została nieco ulepszona i otrzymała silniki o większej mocy (180 KM zamiast 150 KM).

IA-45B „Querandi” jest 4—5 miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Płat o obrysie trapezowym ma niewielki skos i dość znaczne wydłużenie. Profil NACA 23016. Konstrukcja jednodźwigarowa. Klapy typu „krokodyl”.

Kadłub o przekroju prostokątnym mieści przed płatem kabinę typu samochodowego, z bocznymi drzwiami. Niskie położenie kadłuba względem ziemi ułatwia dostęp do kabiny. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice. Tylna ławka może pomieścić 2—3 osoby.

Usterzenie wolnonośne z podwójnym usterzeniem pionowym o obrysie eliptycznym. Statecznik i ster wysokości niedzielone.

Podwozie wciągane, trójkołowe, przy czym koła główne wciągane są w boki kadłuba.

Napęd samolotu stanowią dwa płaskie silniki Lycoming 0-360 po 180 KM mocy każdy, zabudowane w krawędziach spływu skrzydeł i napędzające śmigła pchające. Zbiorniki integralne w skrzydłach o łącznej pojemności 400 l. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	13,75	m
Długość	—	8,91	m
Wysokość	—	2,79	m
Pow. nośna	—	19,3	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	1 170	kG
Ciężar całkowity	—	1 800	kG
Obciążenie pow.	—	93	kG/m²

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	276	km/h
Prędkość przelotowa	—	245	km/h
Prędkość lądowania	—	110	km/h
Prędkość wznoszenia	—	7	m/sek
Pułap	—	7 500	m
Zasięg	—	1 100	km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC WYCZYNOWY IS-5 ● RUMUNIA

NIEDAWNO opisywaliśmy w „SP” rumuński szybowiec IS-III „Traian Vuia”, stanowiący wersję rozwojową słynnej „rury” znanej od czasu międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie w 1254 r. Dalszą wersję tej ciekawej maszyny stanowi wyczynowy szybowiec IS-5, który naśladuje linię swego poprzednika lecz różni się od niego szeregiem ulepszeń.

IS-5 jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat drewniany, dwudzielny, o obrysie trapezowym. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejki i skośnym dźwigarkiem pomocniczym. Długie lotki są sterowane różnicowo. Zakończenie skrzydeł w postaci ochronnych wrzecion. Brak klap.

Kadłub składa się z dwóch odrębnych części. Część przednia, kabinowa, zbudowana jest w postaci kratownicy spawanej z rur ze stali chromo-molibdenowej; ma pokrycie duralowe. Osłona kabiny pilota, odrzucana, jest wtopiona w obrys kadłuba. Z boków przedniej części kadłuba zabudowane są płytowe hamulce aerodynamiczne, konstrukcji metalowej, podobne do stosowanych na myśliwcach odrzutowych. Tylna część kadłuba, stanowiąca wspornik usterzenia, wykonana jest w postaci rury duralowej o grubości ścianki 1,5 mm.

Usterzenie wolnonośne o dość charakterystycznym kadłubie. Usterzenie pionowe eliptyczne, konstrukcji drewnianej. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Stery są skompensowane przy pomocy sprężynowego urządzenia wyważającego w kabinie.

Podwozie składa się z kółka umieszczonego poza środkiem ciężkości i amortyzowanej płozy przedniej oraz zderzaka ogonowego. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

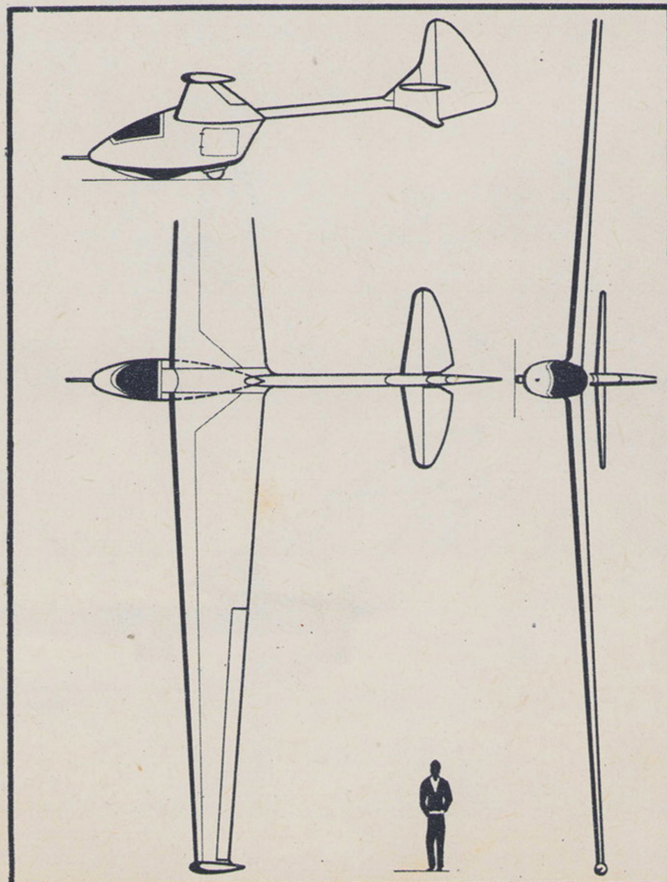
Rozpiętość	—	15,3	m
Długość	—	6,36	m
Wysokość	—	1,60	m
Pow. nośna	—	15,28	m²
Wydłużenie	—	15,3	

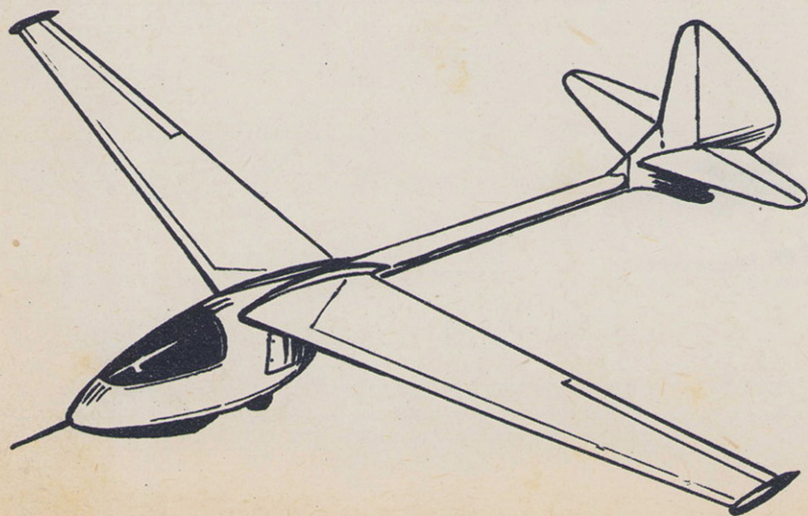
Ciężary:

Ciężar własny	—	220	kG
Ciężar całkowity	—	310	kG
Obciążenie pow.	—	20,3	kG/m²

Osiągi:

Doskonałość (max.)	—	28	
— przy prędkości	—	75	km/h
Opadanie minimalne	—	0,74	m/sek
—przy prędkości	—	64	km/h
Prędkość minimalna	—	55	km/h
Prędkość dopuszczalna	—	180	km/h
Prędkość holowania	—	120	km/h
Prędkość wyciągania	—	90	km/h







ZNIECHĘCAJĄCE MILCZENIE

„Jestem doprawdy załamany — pisze **Kazimierz Kaliwoszka** — Gorzeń Dolny woj. Kraków — Zwracałem się parokrotnie do Aeroklubu Krakowskiego w sprawie przyjęcia mnie na szkolenie lotnicze. Posiadam już ukończone 18 lat i obecnie uczęszczam do III klasy Technikum Łączności. Z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że mógłbym już zacząć szkolić się latać, a tymczasem Aeroklub Krakowski zbywa moje listy milczeniem. Zapytuję więc, kto może mi w tej sprawie pomóc, bo chciałbym naprawdę zostać pilotem".

W ubiegłym roku weszło w życie zarządzenie zobowiązujące instytucje do odpowiedzi na list w przeciągu 2 tygodni. Zarządzenie — zarządzeniem, a ktoś odpowiedzialny za rekrutację młodzieży na szkolenie lotnicze w Aeroklubie Krakowskim nie tylko, że nie przestrzega zarządzenia, ale w ogóle bagatelizuje sobie całą sprawę. Gdyby to był jedyny wypadek, można by go usprawiedliwić, ale z podobnymi listami spotykamy się dość często. Istnieje kilka aeroklubów, które systematycznie uchylają się od udzielenia odpowiedzi kandydatom, którzy odpowiadają wszystkim warunkom wstępnym na szkolenie lotnicze. Teraz w okresie, gdy rozpoczyna się nabór nowego rocznika, warto, aby władze APRL zagwarantowały sobie pewność, że podobnie lekceważący stosunek do kandydatów nie będzie miał miejsca i w innych aeroklubach.

Naszemu Czytelnikowi zaś proponujemy, aby jeszcze raz próbował porozumieć się z Aeroklubem Krakowskim. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że tym razem otrzyma już interesujące informacje. Prosimy o powiadomienie nas o rezultacie.

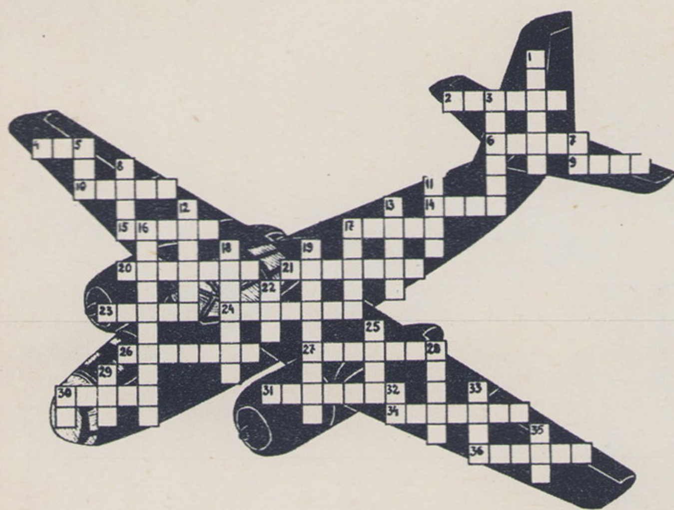
NIESŁUSZNE OBAWY

Zenon Gadecki ze Zwolenia, woj. Kielce w następnym roku szkolnym kończy technikum i ma zamiar wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Do tej pory ukończył tylko szkolenie do III klasy pilota szybowcowego i niepełne wyszkolenie spadochronowe. Ma więc obawy czy będzie mógł odbyć szkolenie w ramach LPW, które jest jednym z warunków przyjęcia do OSL, tym bardziej, że w czasie najbliższych wakacji jeden miesiąc odbywać będzie praktykę. Chciałby się też przenieść do Aeroklubu Radomskiego.

Do Aeroklubu Radomskiego (Radom, ul. 22 Lipca 37) powinniście się przenieść jak najszybciej zaznaczając jednocześnie, że pragniecie wstąpić do OSL. Kierownictwo na pewno przyjdzie Wam z pomocą i na wakacje przyszłego roku będziecie mogli wyjechać na obóz LPW I stopnia w miesiącu, który Wam odpowiada. Po uzyskaniu zaś matury w miesiącach wakacyjnych odbędziecie szkolenie w ramach LPW II stopnia. Wasze obawy, że nie macie szans dostania, w tym przypadku są zupełnie niesłuszne.

(r)

KRZYŻÓWKA LOTNICZA



ZNACZENIE WYRAZÓW

POZIOMO: 2 – pomieszczenie dla załogi i pasażerów w samolocie lub szybowcu, 4 – skrót nazwy holenderskiego towarzystwa transportu lotniczego, 6 – pododdział w lotnictwie wojskowym, część eskadry, 9 – gwarowe określenie przechyłu w locie prostolinijnym, 10 – element podwozia samolotu, 14 – siła o kierunku przeciwnym do kierunku ruchu ciała w powietrzu, 15 – jedna z form działalności bojowej lotnictwa, 17 – poziomy ruch powietrza, 20 – niska chmura warstwowa, 21 – lot międzylotniskowy, 23 – jedna z elektrod, 24 – osłona aerodynamiczna kół podwozia, 26 — urządzenie do hamowania kół samolotu, 27 — element konstrukcji skrzydła, belka nośna, 30 – manewr, dzięki któremu statek powietrzny rozpoczyna lot, 31 – figura akrobacji lotniczej, 34 – urządzenie służące do rozruchu silnika, rozrusznik, 36 – dopuszczalny czas pracy silnika.

PIONOWO: 1 – podskoki wywołane silnym odbiciem się kół podczas nieprawidłowego lądowania, 3 – układ silnika, w którym tłoki rozmieszczone są po obu stronach wału korbowego, 5 – radziecki myśliwiec odrzutowy konstrukcji Mikojana i Guriewicza, 7 – położenie tłoka w silniku spalinowym, gdy jest on najbardziej oddalony od wału korbowego, 8 — drzewo, którego liść widnieje w znaku samolotów Kanady, 11 – lotnisko wraz z dworcem i zespołem urządzeń zapewniających obsługę pasażerów, 12 – element śmigła, 13 – aparat latający lżejszy od powietrza, 16 – lotnik międzyplanetarny, kosmonauta, 17 – urządzenie do nauczania skoków ze spadochronem, 18 – konstruktor radziecki, twórca odrzutowych samolotów pasażerskich, 19 – przednie i tylne części skrzydła lub usterzenia, 22 – myśliwiec odrzutowy polskiej produkcji, 25 – radziecki konstruktor śmigłowców, 28 – występy umieszczone na dnie pływaka wodnosamolotu, ułatwiające oderwanie od wody w czasie startu, 29 – skrót nazwy skandynawskiego przedsiębiorstwa transportu lotniczego, 30 – znak przynależności państwowej polskich statków powietrznych, 32 – wybitny pilot, 33 – ruchoma część opierzenia ogonowego samolotu lub szybowca, 35 – ryba słodkowodna lub samolot bombowy polskiej konstrukcji.

Opracował **Wiesław Komecki**

Rozwiązania należy przesyłać wyłącznie na **kartkach pocztowych** do dnia 22.X.61 r. pod adresem redakcji – **Warszawa 10, Widok** 8 z dopiskiem **„Krzyżówka lotnicza"**.





„O LOTACH, PILOTACH I SAMOLOTACH". Eugeniusz Banaszczyk. Ilustrował J. Jurjewicz. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia". Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 30 000 + 260 egz. Str. 32, rys. 30, model szybowca. Cena zł. 10.

Dotychczasowa nasza literatura lotnicza dla dzieci zwykle pomijała milczeniem sprawy „techniczne". Autorom wydawało się zapewne, że są to rzeczy nie atrakcyjne, względnie nie byli ich w stanie przedstawić w sposób bardzo prosty, a jednocześnie nie nużący. Ale obecnie nawet najmłodsze pokolenie — jak to obserwuję na swoim synku — nie zadowala się faktem, że szybowiec czy samolot lata. Chcą wiedzieć — oczywiście w najogólniejszych zarysach — dlaczego tak się dzieje, jaka jest np. różnica między samolotem śmigłowym a odrzutowcem. Takim właśnie „podręcznikiem technicznym" dla małych dzieci jest książka E. Banaszczyka, w której obok tekstu wielką rolę odgrywają wyraźne, łatwo zrozumiałe rysunki i barwne ilustracje J. Jurjewicza. Książeczka w umiejętny sposób wciąga także małego czytelnika do prób początków „majsterkowania". Posiada bowiem załączony na końcu kartonowy model szybowca do wycięcia.

J. Kowancki

DLA INTERESUJĄCYCH SIĘ TECHNIKĄ LOTNICZĄ

Adam Krysiak — Turek. Książki: „Przegląd samolotów myśliwskich" (9 zł), „Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców" (12 zł) oraz „Silniki atomowe w lotnictwie" można zamówić w Księgarni Wysyłkowej, Warszawa 47, ul. Nowolipie 4. Książka „Przegląd samolotów pasażerskich" znajduje się w opracowaniu.

Marian Sławski — Księży Młyn. Samolot doświadczalny X-15 został zaprojektowany do osiągnięcia prędkości 6 000 km/h i pułapu 150—200 km. Dotychczas osiągnął prędkość 5 053 km/h i pułap 50,3 km. Nie ma więc podstaw, aby uważać pilota X-15 za kosmonautę.

Henryk Dąbrowski — Pieszyce. Silnik turbośmigłowy jest jedną z odmian silnika turbinowego. Samolot Tu-104 ma silniki turboodrzutowe, Tu-114 — turbośmigłowe. Samoloty śmigłowe mogą posiadać pomocnicze przyspieszacze (np. startowe) rakietowe.

Andrzej Grono — Gdańsk-Wrzeszcz. Polecamy książki: „Zdalne kierowanie modeli" (1958 r.) oraz „Nowoczesne zabawki — Elektronika w domu i w szkole" i „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, okrętu i samolotu". Te dwie ostatnie pozycje ukażą się niebawem nakładem PP „Wydawnictwa Komunikacji i Łączności". Będą tam dokładne rysunki wykonawcze urządzeń kierujących oraz modeli. W przygotowaniu znajduje się również książka o modelarstwie rakietowym. Ukaże się ona w roku przyszłym.



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

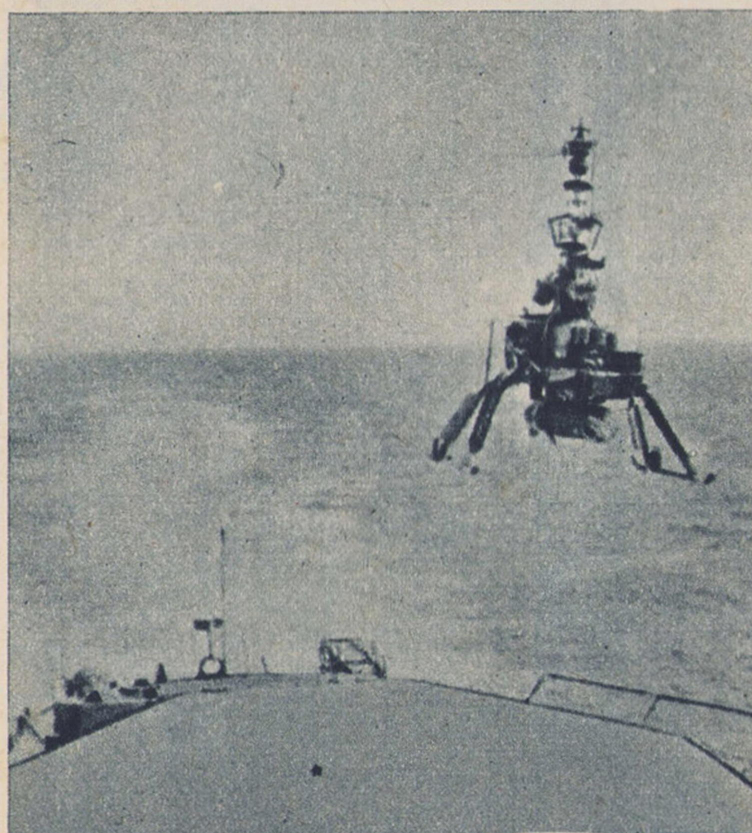
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

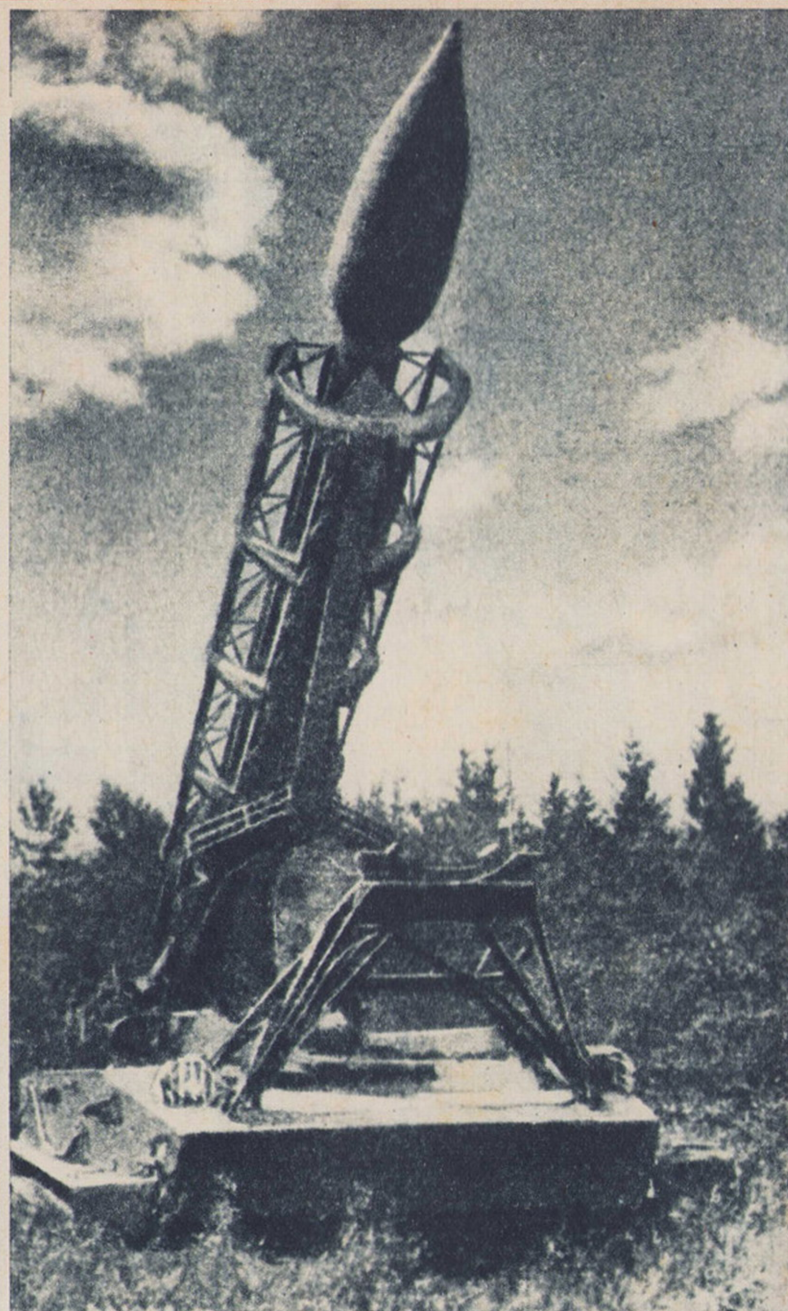
NUMER PODPISANO DO DRUKU 5. X. 1961 R. Zam. 6907/C S-43

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Śmigłowiec z torpedą

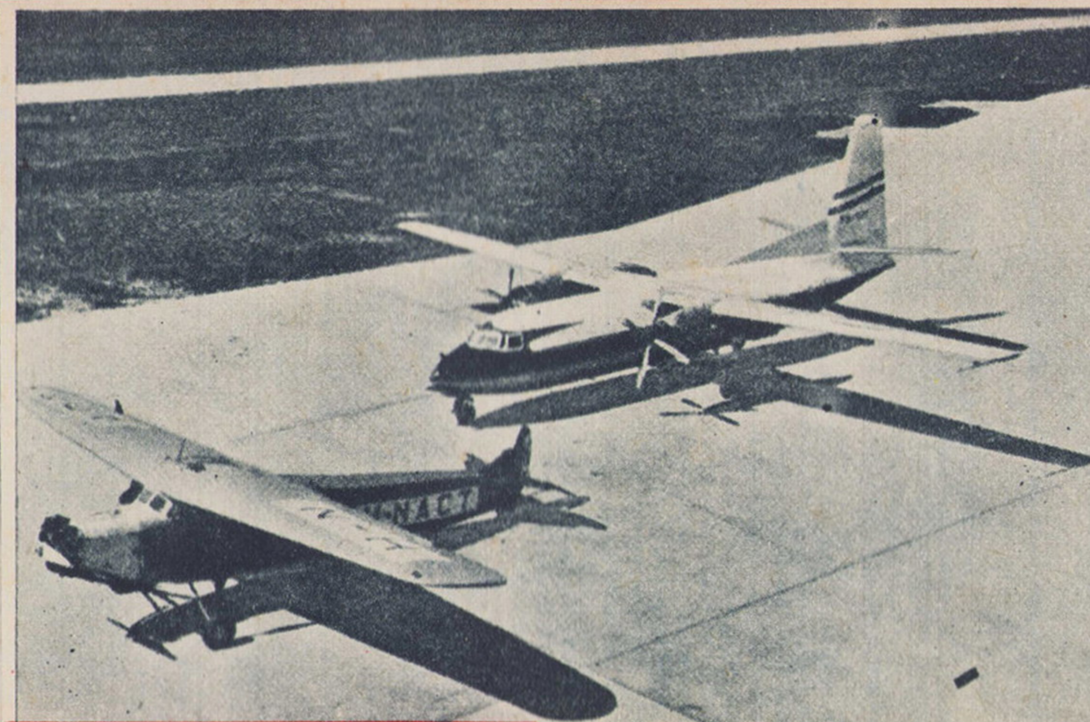


Zdjęcie przedstawia amerykański śmigłowiec DSN-1, przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych, w czasie prób dokonywanych z pokładu okrętu wojennego. Śmigłowiec uzbrojony jest w torpedę.
Foto: „The Aeroplane and Astronautics"



RAKIETA W LEŚNYCH OSTĘPACH

W łonie radzieckich sił zbrojnych jedną z najważniejszych broni stanowią wojska rakietowe, dysponujące wieloma rodzajami rakiet o różnym przeznaczeniu, w tej liczbie taktycznych i strategicznych. Na zdjęciu: Rakieta operacyjno-taktyczna na samojezdnej wyrzutni, gotowa do odpalenia.
Foto: „Krasnaja Zwiezda"



Stary i nowy

Na zdjęciu z lewej — jeden z najpowszechniej przed wojną używanych na świecie samolotów komunikacyjnych Fokker F.VII, z prawej — zbudowany w ćwierć wieku później Fokker „Friendship", również obecnie zaliczany do najlepszych maszyn komunikacyjnych świata.
Foto: „Austroflug"

„AERO-145" DLA MALI

Afrykańska republika Mali zakupiła niedawno w Czechosłowacji partię dwusilnikowych samolotów dyspozycyjnych „Aero-145", dla potrzeb nowozałożonego towarzystwa komunikacji lotniczej „Air Mali". Na zdjęciu: Samoloty „Aero-145" przed odtransportowaniem do Afryki.
Foto: „Kridla vlasti"



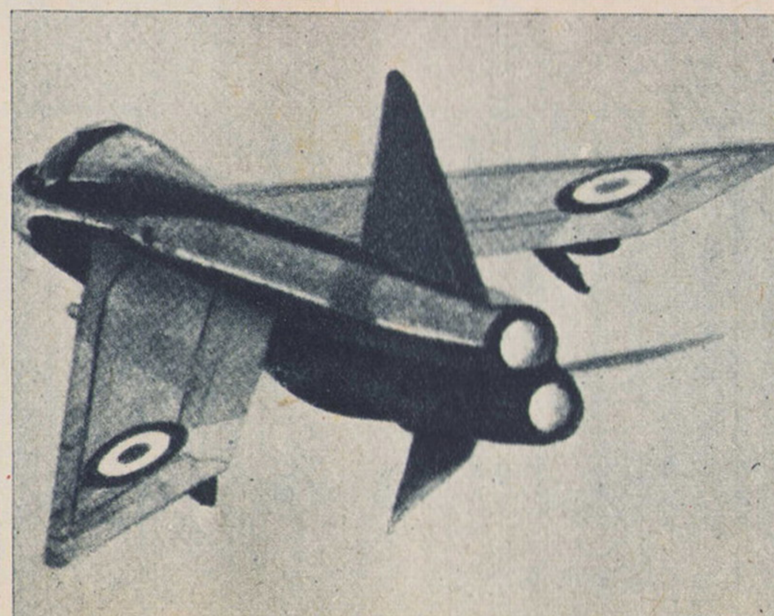


Nalepka bagażowa brytyjskich linii lotniczych „Cathay".



KOLARZE NA LOTNISKU

Prawo obywatelstwa na lotniskach zdobywają sobie czasem także i rowery. Oto na lotnisku Zurych-Kloten dyspozytorów płyty peronowej wyposażono w radiotelefony i... rowery. Zapewnia im to z jednej strony ciągłą łączność zarówno z prowadzonym samolotem jak i z wieżą kontrolną portu lotniczego, z drugiej zaś — znacznie większą ruchliwość i dyspozycyjność.



„LIGHTNING" W LOCIE

Jednym z najlepszych angielskich myśliwców przechwytujących jest „Lightning", wyposażony w dwa silniki turboodrzutowe usytuowane jeden nad drugim. Oto oryginalne zdjęcie „Lightninga" w locie.
Foto: „The Aeroplane and Astronautics"